

3 1761 11648974 1

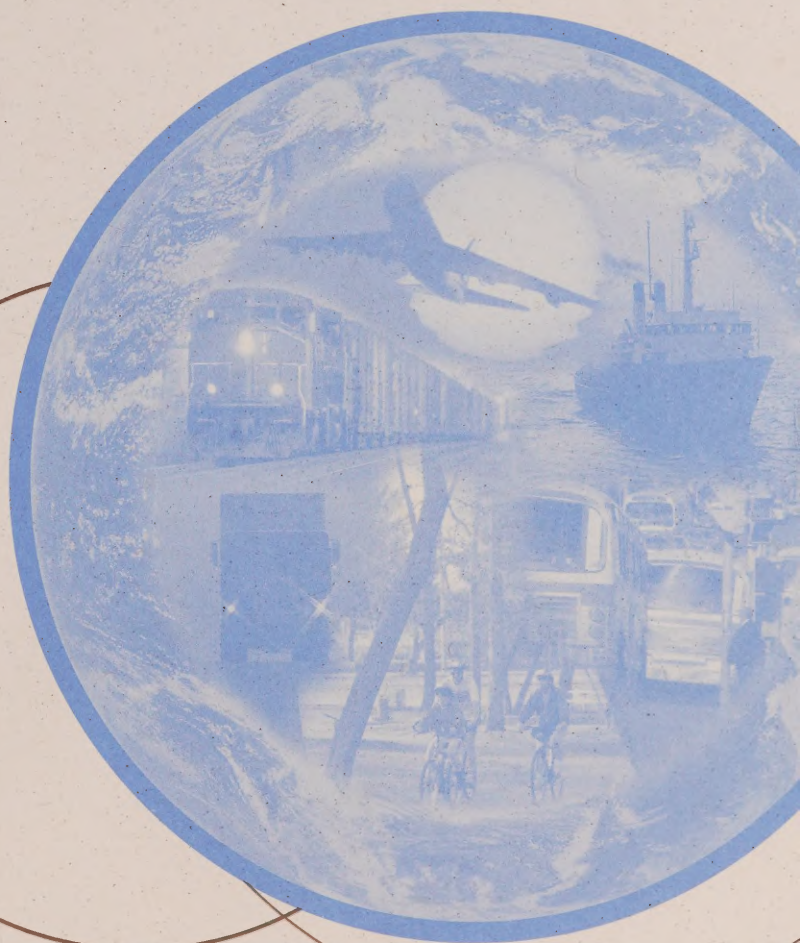
CA1  
T  
S72

Transport  
Canada

Transports  
Canada

TP 13123  
(12/2006)

# Sustainable Development Strategy 2007-2009



[www.tc.gc.ca/SDS](http://www.tc.gc.ca/SDS)



Canada

For more information, please visit Transport Canada's website at [www.tc.gc.ca/SDS](http://www.tc.gc.ca/SDS)

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the Minister of Transport,  
Infrastructure and Communities (2006)

ISBN: 0-662-49619-1

Catalogue No. T22-104/2007

**TP 13123**

(12/2006)

Printed on Recycled Paper







# Minister's Message

---

Sustainable transportation is a concept that promotes a balance of the economic, social and environmental dimensions of transportation. To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses these three elements of sustainable transportation.

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and improve our competitiveness, we need to ensure our transportation system is efficient and responsive to new challenges. We must ensure that it addresses key environmental priorities such as clean air, greenhouse gas emissions reduction, clean land and clean water. The Government is deeply committed to improving air quality and to achieving concrete results. Our approach is national in scope. The recently unveiled Clean Air Regulatory Agenda will enable the federal government to implement measures to reduce the emissions of both air pollutants and greenhouse gases from the transportation sector. To this end, the Government will take immediate action to address air emissions from transportation sources. More specifically, Transport Canada will develop new regulations that will limit emissions from new motor vehicles and railways and ensure that international emissions standards for marine transportation and aviation are applied domestically. These and other initiatives included within this document will take us closer to achieving our vision for sustainable transportation in Canada.

Therefore, I am pleased to present Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2007-2009*. This is our fourth strategy since 1997. The first provided a sound foundation for integrating environmental considerations into the decisions, policies and programs of the

department. The second strategy built on the accomplishments and lessons learned from the first strategy, adopted a set of sustainable development principles, identified priority challenges and made specific commitments to action. The third strategy brought more precision to the concept of sustainability, and defined the seven challenges that have been retained for the fourth strategy. The fourth strategy takes a long-term approach that includes focused, results-oriented commitments in areas that Transport Canada can make a difference. We have benefited from streamlined consultations focused around specific themes. We have focused our efforts on what we can do to facilitate more sustainable activities in our urban areas, in the movement of goods and in the marine environment.

This new strategy takes important strides in continuing the drive towards a more sustainable transportation system for all Canadians. Transport Canada recognizes that it cannot do this alone. To develop this strategy, the department drew on the expertise of a national advisory group, other federal departments, other levels of government and consulted expert stakeholders from across the country.

Achieving sustainable transportation is a long-term vision - one that requires partnerships among all levels of government and all segments of Canadian society. By working together, we can realize this vision.

The Honourable Lawrence Cannon, P.C., M.P.  
Minister of Transport, Infrastructure  
and Communities










# Contents:

---

<b>MINISTER'S MESSAGE</b> .....	i
<b>EXECUTIVE SUMMARY</b> .....	v
<b>PART 1: INTRODUCTION</b> .....	1
<b>PART 2: TRANSPORT CANADA'S ROLE</b> .....	3
<b>PART 3: SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND TRANSPORT CANADA</b> .....	7
<b>PART 4: KEY ISSUES IN TRANSPORTATION AND THEMES FOR 2007-2009</b> .....	9
<b>PART 5: MEASURING PERFORMANCE</b> .....	25
<b>PART 6: TRANSPORT CANADA'S ACTION PLAN</b> .....	27
CHALLENGE 1: ENCOURAGE CANADIANS TO MAKE MORE SUSTAINABLE TRANSPORTATION CHOICES .....	29
CHALLENGE 2: ENHANCE INNOVATION AND SKILLS DEVELOPMENT .....	32
CHALLENGE 3: INCREASE SYSTEM EFFICIENCY AND OPTIMIZE MODAL CHOICES .....	34
CHALLENGE 4: ENHANCE EFFICIENCY OF VEHICLES, FUELS AND FUELLING INFRASTRUCTURE .....	38
CHALLENGE 5: IMPROVE PERFORMANCE OF CARRIERS AND OPERATORS .....	41
CHALLENGE 6: IMPROVE DECISION-MAKING BY GOVERNMENTS AND THE TRANSPORTATION SECTOR .....	45
CHALLENGE 7: IMPROVE MANAGEMENT OF TRANSPORT CANADA OPERATIONS AND LANDS .....	48
<b>PART 7: FROM WORDS TO WORK</b> .....	51
<b>APPENDIX A: STAKEHOLDER CONSULTATIONS</b> .....	53
<b>APPENDIX B: TRANSPORT CANADA'S ENVIRONMENTAL                     MANAGEMENT SYSTEM FRAMEWORK</b> .....	57
<b>APPENDIX C: RESULTS OF TRANSPORT CANADA'S SUSTAINABLE DEVELOPMENT                     STRATEGY REVIEW</b> .....	59
<b>APPENDIX D: SUSTAINABLE DEVELOPMENT PRINCIPLES                     FOR TRANSPORT CANADA</b> .....	62
<b>GLOSSARY</b> .....	64





Digitized by the Internet Archive  
in 2023 with funding from  
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116489741>





# Executive Summary

## Sustainable development and Transport Canada

Transportation takes place within a complex web of human and physical interactions and conditions. Trends in the environment, the economy and society affect the nature and scale of transportation activity, the impacts of that activity, and our responses to those impacts. The nature and volume of trade drives the demand for freight transportation. Similarly, the size of the population, its habits, income levels, the cost of energy and land use patterns affect passenger travel.

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and enhance our competitiveness, we must ensure our transportation system is efficient and able to adapt to new challenges as they arise. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible.

To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental. It must also give carriers and infrastructure providers the opportunity to adapt, innovate, compete and serve shippers and travelers, in a way that takes into account each of these elements. The fundamental policy challenge is to find the right balance among these three elements.

Transport Canada and other federal departments have tabled three consecutive sustainable development strategies in Parliament, the tabling dates being December 1997, February 2001 and February 2004, respectively. This fourth strategy provides Transport Canada with an excellent opportunity to build upon the strong foundation that has been put in place by the previous strategies.

In response to recommendations put forth by the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, a goal for this strategy was to streamline the process and focus on a smaller number of issues where Transport Canada can make a difference. The department chose three themes at the heart of sustainable transportation in order to focus its efforts: urban transportation; commercial freight transportation; and marine transportation.

## The challenge of sustainable transportation

Canada's size and dependence on international trade make transportation very important to Canadians. Transportation – by land, water and air – links Canadians to each other and Canada with the world. Transportation moves goods to markets and people to their destinations, provides jobs and supports economic growth. Canada has a well-developed transportation system, with large investments in infrastructure, vehicles and fuel distribution networks.

Many of the social impacts of transportation are positive such as mobility and human contact. However, there are social issues associated with the lack of access, availability and unintended effects of the operation of the transportation system. For example, health studies estimate that air pollution contributes to more than 5,000 premature deaths in Canada each year, as well as to numerous health-related problems.

Transportation has a wide range of impacts on the environment, including resource use (materials and energy), undesirable residuals (emissions, spills and leaks), and land use. Among those, some of the transportation activities that contribute to these impacts are: the construction of infrastructure; road system operation and maintenance; the production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and, the provision of energy and fuel.



Poor air quality is a growing dilemma in Canada as there are numerous social, economic and environmental impacts that accompany it. One cause of air pollution and smog is congestion, which is a major challenge for some urban areas.

## Working together

Given the nature of sustainable transportation issues and its shared jurisdiction, strong and effective partnerships are required with other federal departments, other levels of government, stakeholders and individual Canadians. A number of commitments, set out in Part 6 of this document, will be undertaken in partnership.

In addition, for this fourth round of sustainable development strategies, the federal government has developed a set of six sustainable development goals related to Clean Water, Clean Air, Reducing Greenhouse Gas Emissions, Sustainable Communities, Sustainable Development and Use of Natural Resources, and Governance for Sustainable Development. Many of the commitments within Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2007-2009* serve to support these goals.

## Consultations

In preparation for our 2007-2009 strategy, Transport Canada engaged selected experts and stakeholders to provide focused guidance in each of the three theme areas: urban transportation; commercial freight transportation; and marine transportation.

The consultation process for this strategy took place through a series of three workshops, each specific to one of the three themes. The purpose of the workshops was to assist Transport Canada in defining the challenges and identifying possible commitments for the 2007-2009 strategy.

Within each workshop, a rich assortment of experts gave presentations spanning a wide variety of topics, which provided a basis for discussion of various opportunities, ideas, challenges and commitments to consider for the 2007-2009 strategy. The recommendations and advice provided by participants were valuable in shaping the *Sustainable Development Strategy 2007-2009*.

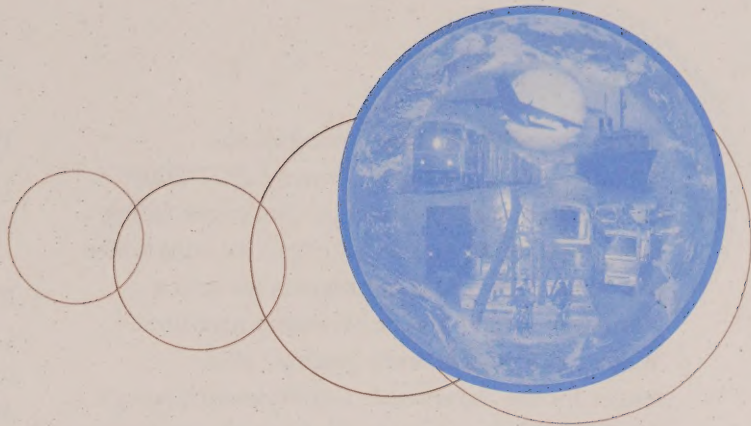
Appendix A provides the results of the consultations sessions and the full list of workshop participants.

## Strategic challenges for Transport Canada

Transport Canada has structured its 2007-2009 Sustainable Development Strategy (SDS) action plan around seven strategic challenges. These are the same challenges that were identified in the 2004-2006 strategy.

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.
2. Enhance innovation and skills development.
3. Increase system efficiency and optimize modal choices.
4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.
5. Improve performance of carriers and operators.
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector.
7. Improve management of Transport Canada operations and lands.





# Part 1:

---

## INTRODUCTION

Transportation is fundamental to Canada's economic prosperity and Canadians' quality of life. To maintain and enhance our competitiveness, we must ensure our transportation system is efficient and responsive to new challenges. To enhance our quality of life, we also need to ensure that our system is safe, secure and environmentally responsible.

In practical terms this means that, more and more, Canadians are relying on the transportation system to perform its vital role in ways that do not harm human health or the environment. Sustainable development is a concept that promotes a balance of the economic, social and environmental dimensions of transportation.

In its 1987 report, *Our Common Future*, the World Commission on Environment and Development defined sustainable development as "development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs". The Government of Canada adopted this definition. In 1995, it passed amendments to the *Auditor General Act* requiring federal departments to prepare sustainable development strategies for tabling in Parliament by the end of 1997, and to update them every three years thereafter.

## Charting a course for the future

Transport Canada recognizes that sustainable development is a long-term goal, requiring the cooperation of many partners and individual Canadians in the search for effective solutions. Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2007-2009* builds on the accomplishments and lessons learned in previous sustainable development strategies. It charts the department's course of action for the next three years.

In February 2006, the portfolio of Transport, Infrastructure and Communities was created, which includes Transport Canada, Infrastructure Canada, and sixteen Crown corporations. The portfolio is a point of convergence for some of the most important issues facing Canada today: the productivity of the economy; transportation safety and security; environmental sustainability; and the quality of life in cities and communities. It brings together a range of tools, including programs, legislation, policy frameworks and stakeholder networks to advance the Government's priorities in a cohesive and coordinated manner. Although the strategy remains a Transport Canada document, there are important crossroads between the two departments when it comes to promoting sustainable transportation. These are areas where we will continue to work together towards achieving common goals.



In keeping with previous strategies, the *Sustainable Development Strategy 2007-2009* has, at its core, seven strategic challenges facing transportation. For each challenge, the department has defined specific commitments for action, along with targets and performance measures. While retaining the seven strategic challenges for the *Sustainable Development Strategy 2007-2009*, three topics at the heart of sustainable transportation have been chosen to further focus the department's efforts: urban transportation; commercial freight transportation; and marine transportation. These topics are important to the overall sustainability of the transportation system. These are also topics where it is thought that the department can make a significant contribution, and where there are significant opportunities.

Making Canada's transportation system more sustainable requires a long-term commitment and coordinated effort by all levels of government, industry and, most importantly, by individual Canadians. It is not a goal that can be reached overnight, nor can it be achieved by Transport Canada acting alone.

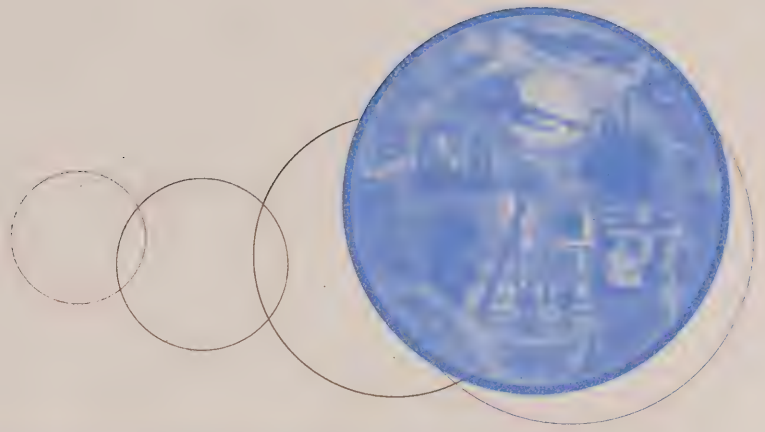
Although this strategy represents an important step, Transport Canada recognizes that progress towards sustainable transportation is a long-term goal for which new strategies will be required as new technologies and economic opportunities arise. The principles and approaches set out in this document present a foundation on which the department will seek continuous improvement.

## The fourth strategy

The strategy is divided into seven parts and includes four appendices.

Part 2 of this strategy describes Transport Canada's role and the responsibilities of various jurisdictions. Following this, Part 3 outlines the department's vision of a sustainable transportation system along with the strategic outcomes that the department has committed to in the *Report on Plans and Priorities*. Part 4 describes the key issues in transportation and the themes that have been selected for 2007-2009, which are: urban; commercial freight; and marine transportation. This section also outlines what the department intends to do in response to the issues identified in relation to the three themes. Part 5 outlines how Transport Canada will measure its performance and includes the department's SDS results chain. Part 6 of this document includes Transport Canada's SDS Action Plan, which outlines the challenges, commitments, targets and performance measures for the 2007-2009 period. Part 7 includes the department's SDS management plan and includes specific targets to improve implementation.

The strategy also includes four appendices. Appendix A includes the results of stakeholder consultations. Appendix B is the Environmental Management System Framework, which is included at a broader level as commitment 7.1. Appendix C is the results of the SDS Management review. Appendix D includes Transport Canada's sustainable development principles, which were adopted in the second SDS (2001-2003). Finally, the strategy is completed by a glossary, which defines many of the terms used throughout the document.



## Part 2:

---

### TRANSPORT CANADA'S ROLE

#### A long history

Transport Canada was created in 1936 by combining the Marine Department, the Department of Railways and Canals, and the civil aviation branch of the Department of National Defence.

#### Committed to providing the best transportation system

The department has evolved significantly over the years in terms of its organization and responsibilities. However, the overall objective remains to provide Canadians with the best transportation system. This means ensuring they have a sustainable transportation system, characterized by safety and security, efficiency, and environmental responsibility.

#### Serving Canadians from coast to coast

The department employs around 4,700 people. The headquarters are in Ottawa, and there are five regional offices across Canada: Atlantic (situated in Moncton), Quebec (Montreal), Ontario (Toronto), Prairie and Northern (Winnipeg) and Pacific (Vancouver). Regional offices are vital in ensuring that the federal government's transportation policies, programs, legislation and activities respond to unique regional needs. They also deliver important Transport Canada services to Canadians.

#### Keeping up with the challenge of change

Since it was formed in 1936, Transport Canada has evolved considerably to meet the changing needs of Canadians. Generally, the department has moved away from the role of operator of the transportation system, towards that of regulator and policy maker.

In 2006, a new Ministerial portfolio was created that combined Transport Canada and Infrastructure Canada into Transport, Infrastructure and Communities. While the two entities remain organizationally separate to a large degree, the new portfolio brings a broader, more coordinated approach to the use of the government's policy instruments.

Safety remains an ongoing concern for Transport Canada, however, security of our transportation systems is an emerging concern of increasing importance in the current environment. The department regulates and inspects vehicles, facilities, infrastructure and administrative practices for aviation, railways and shipping to ensure that people, as well as goods and services, are transported as safely as possible. Transport Canada is also responsible for the security of the Canadian transportation system and plays a lead role in the security of the travelling public. The department has a number of regulatory responsibilities



for transportation security, which are enforced through such acts as the *Marine Transportation Security Act*, the *Aeronautics Act* and the *Railway Safety Act*.

Transport Canada has the authority to regulate for certain environmental purposes. It regulates water pollution from ships, through the *Canada Shipping Act* and the *Arctic Waters Pollution Prevention Act*. It also has legislative authority, under the *Railway Safety Act*, for regulations of emissions from the operation of Canadian railways.

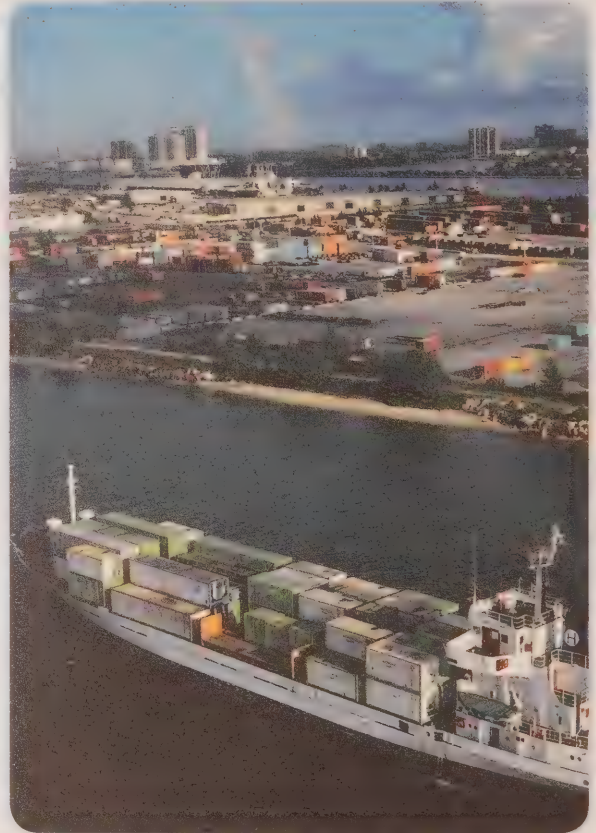
As of March 29, 2004, responsibility for the Navigable Waters Protection Program was transferred from Fisheries and Oceans Canada to Transport Canada. Certain approvals under the *Navigable Waters Protection Act* trigger the need for an environmental assessment under the *Canadian Environmental Assessment Act*. Transport Canada is now responsible for ensuring that these environmental assessments are carried out and is responsible for their approval.

Transport Canada also administers the *Transportation of Dangerous Goods Act* and operates CANUTEC, the 24-hour Canadian transportation emergency centre, to protect Canadians and the environment from the accidental release of dangerous goods.

The department works on environmental issues with other federal government departments, such as Natural Resources Canada on the fuel efficiency of road vehicles, and with Environment Canada on air emission regulations for road vehicles.

Transport Canada is also responsible for addressing international issues in transportation, such as air and marine transport, and for setting safety standards for new vehicles. The department oversees the national/interprovincial aspects of bus and truck transportation; rail passenger services through VIA Rail, a federal Crown corporation; and, plays a role in monitoring and analyzing

economic data to assess the competitiveness and efficiency of transportation services. Transport Canada undertakes research to improve transportation, concentrating on areas that advance safety, security, accessibility and environmental protection. The federal government plays a key role in creating an appropriate environment to encourage investments in transportation infrastructure that serve the national interest and enhance the quality of life in our communities.



In recent years, the department has worked to make Canada's transportation system more competitive and efficient by reducing government intervention and harmonizing regulations with other appropriate governments. To give users more say in how parts of the transportation system are managed, Transport Canada has divested many of its ports and airports to local organizations. As a result of this fundamental change, Transport Canada's role has evolved from operator to landlord and overseer.



## A shared jurisdiction

Creating a truly sustainable transportation system is challenging. In Canada, three levels of government share responsibility for transportation. In general, the federal government is responsible for national, interprovincial and international transportation; provincial and territorial governments are responsible for intraprovincial transportation; and, municipalities are responsible for urban transit, local roads and local planning decisions. Federal and provincial Ministers of Transportation coordinate activities through the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety.

The **federal government** is responsible for most transportation policies, programs and goals to ensure the safety, security, efficiency and accessibility of the national transportation system. The primary responsibility for transportation rests with Transport Canada. However, there are also other federal departments, agencies and Crown corporations that play key roles in transportation issues. In addition, the Transportation Safety Board and other levels of government play important roles in maintaining the safety and security of the system nationwide.

The federal government is also largely responsible for international issues in transportation, standards for new vehicles (including national emissions standards for new on-road, off-road, and non-road vehicles and national fuel quality standards), the aviation mode, and most of the marine mode. It collaborates with foreign governments, agencies and organizations on several international safety and security initiatives. It is also responsible for national and inter-provincial/territorial aspects of rail, bus, and truck transportation. Urban transportation is not a federal responsibility per se, but many important aspects of transportation in urban areas such as ports and airports are within federal jurisdiction.

Most **provinces/territories** involve their departments of transportation, public works, economic development and environment, in decision-making related to transportation. The construction and maintenance of major highways, vehicle licensing and inspection, and the enforcement of traffic rules such as speed limits, fall within provincial/territorial jurisdiction. Responsibility for the local movement of goods and people within incorporated urban areas is, in many cases, delegated to municipal governments. This provides for more locally responsive delivery of services.

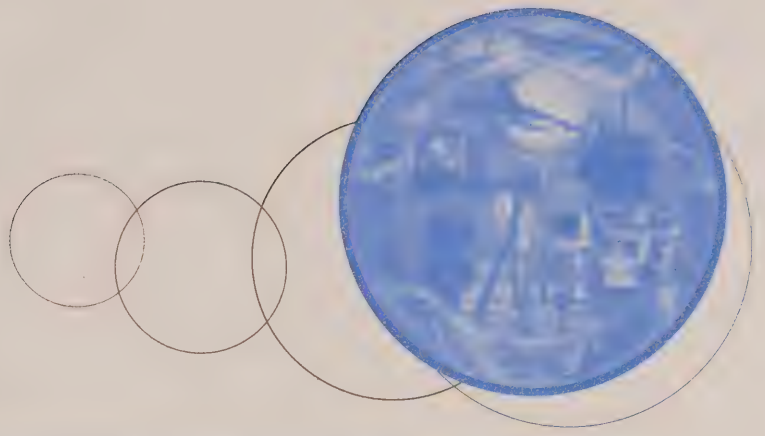
**Local governments, municipalities, and regional governing bodies** are responsible for local planning decisions within the confines of provincial legislation, such as municipal transportation, development of transportation plans, land use plans, public transit, parking fees, and the establishment of bicycle lanes. These levels of government also carry out some local enforcement responsibilities such as parking and local traffic violations. The responsibilities of municipalities vary according to the actual and potential scope of their actions related to sustainable transportation, in part because the degree of delegation by provincial governments varies and, because of size. Larger municipalities generally have more scope for action than smaller municipalities, because it is usually more feasible for them to operate effective public transportation systems. Local governments are responsible for land use planning, which in turn influences the transportation modes required to serve the resulting development.

Given the nature of sustainable transportation issues, shared jurisdiction, and the range of private and public sector stakeholders involved in the transportation sector, working together is essential to finding the best path for Canada.









## Part 3:

### SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND TRANSPORT CANADA

To preserve and strengthen Canada's transportation system and advance Canadians' quality of life, transportation policy must provide a framework that addresses the three elements of sustainable transportation – social, economic and environmental. It must also give carriers and infrastructure providers the opportunity to adapt, innovate, compete, and serve shippers and travellers in a way that takes into account each of these elements. Finding the right balance among these three elements is the fundamental policy challenge.

#### Our vision

Our vision of a sustainable transportation system - one that integrates and finds the right balance among social, economic and environmental objectives - is guided by the following principles:

- Highest practicable safety and security of life and property - guided by performance-based standards and regulations when necessary;
- Efficient movement of people and goods to support economic prosperity and a sustainable quality of life - based on competitive markets and targeted use of regulation and government funding; and,
- Respect for the environmental legacy for future generations of Canadians - guided by environmental assessment and planning processes in transportation decisions and selective use of regulation and government funding.

#### Strategic outcomes

Following from our vision, Transport Canada is committed to delivering results to Canadians in three key areas as described in the department's *Report on Plans and Priorities*.

- **A safe and secure transportation system that contributes to Canada's social development and security objectives**

Transport Canada promotes the safety and security of Canada's transportation system consisting of the air, marine, rail, and road modes of transportation. A safe and secure system protects people from acts of terrorism, accidents and exposure to dangerous goods, enables the efficient flow of people and goods, and protects the environment from pollution. It is an essential element for a healthy population, a high quality of life and a prosperous economy.

- **An efficient transportation system that contributes to Canada's economic growth and trade objectives**

An efficient transportation system is essential to Canada's economic growth and social development. It directly contributes to Canada's international competitiveness, productivity, and overall quality of life in urban, rural and remote areas. Given the constantly accelerating pace of global trade, the profound connections among transportation, nation-building and prosperity that informed the transportation decisions of previous generations of Canadian leaders have again assumed pre-eminence.

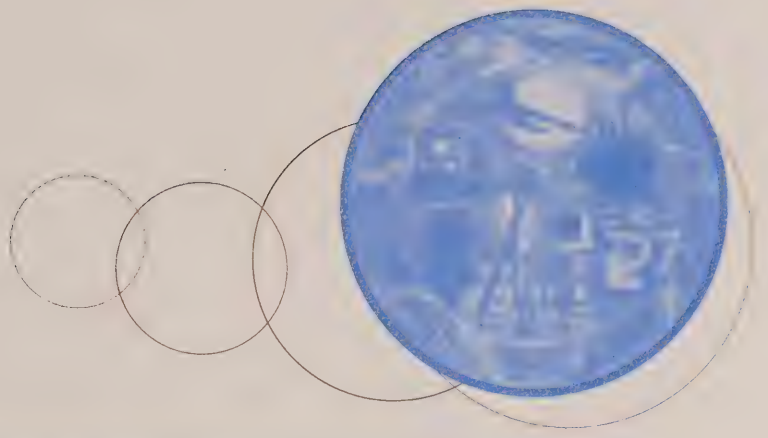


- **An environmentally responsible transportation system that contributes to Canada's sustainable development objectives**

Although transportation provides many economic and social benefits, the movement of people and goods can have significant environmental consequences, which in turn have social and economic repercussions. Effective sustainable transportation decision-making necessitates that the environment be considered alongside economic and social factors. Environmental impacts from transportation include air, water and noise pollution, greenhouse gas emissions, and the loss of agricultural land and wildlife habitat. These stresses are caused by various transportation activities, including: construction of infrastructure; airport and port operation; road system operation and maintenance; production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and consumption of energy.







## Part 4:

### KEY ISSUES IN TRANSPORTATION AND THEMES FOR 2007-2009

Transportation takes place within a complex web of human and physical interactions and conditions. Characteristics and broad trends in the environment, the economy and society affect the nature and scale of transportation activity, the impacts of that activity and our potential responses to those impacts. The nature and volume of trade drives the demand for freight transportation. Similarly, the size of the population, its habits, income levels and land use patterns directly or indirectly affect passenger travel.

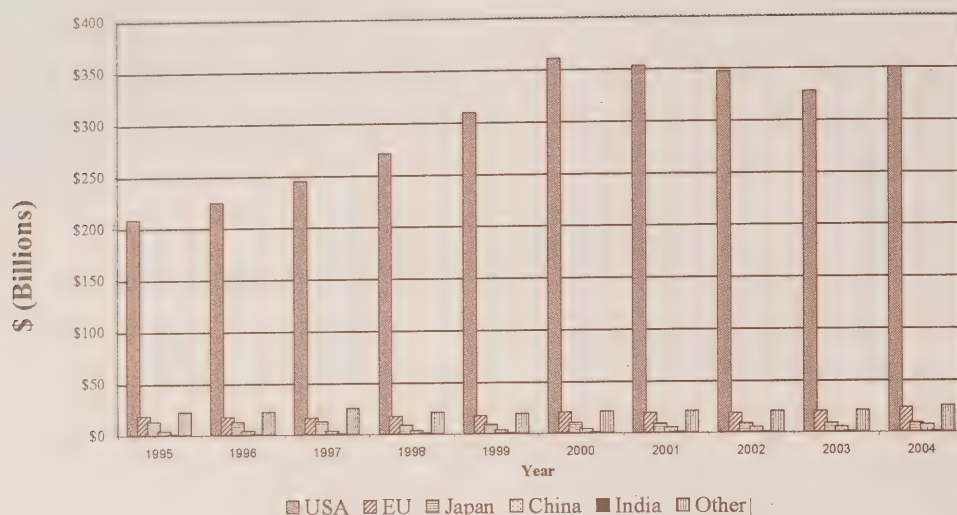
#### Trade and globalization

Canada is a trading nation in an age of globalization. Its economy is increasingly integrated with those of our major trading partners and the long-term trend indicates increasing trade in both merchandise and services. Consequently, we rely on the safe, secure and efficient movement of people and goods to support our economy. Globalization creates new opportunities for transportation users and providers. It also highlights the need for a broader definition of the competitive business environment, greater harmonization of standards, and smart regulations.

Although 2001 saw a slowdown in the world economy and a reduction in trade, 2004 saw the strongest growth in more than a decade, and the long-term trend indicates ever-increasing trade in both merchandise and services. Canada's international trade is dominated by trade with the U.S. (Figure 4.1); however, over the 2002–2004 period, the largest percentage growth in Canadian exports has been experienced in trade with China (27.5%), the European Union (13.0%), and India (12.5%). Exports to the U.S. grew at approximately 0.6% over the same period, however, due to the sheer magnitude of Canada-U.S. trade, a small percentage growth in trade still reflects a significant dollar value.



**Figure 4.1: Destination of Canadian Exports**



Source: Adapted from Industry Canada, 2005

### Importance of transportation to economic activity

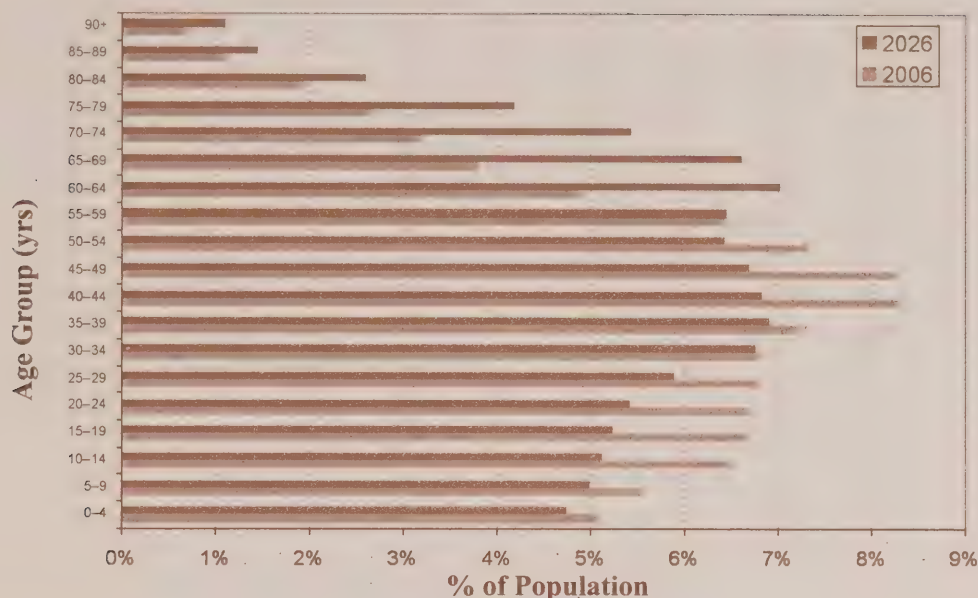
- The Canadian transportation system carries more than \$1 trillion worth of goods every year.
- Investment in transportation accounted for 2.8 per cent of Canada's GDP in 2005.
- In 2004/2005, governments spent \$15.7 billion on roads and \$2.7 billion on public transit services. Federal and provincial governments spent \$2.4 billion on air, marine and rail transportation.
- In 2004, Canadians spent \$107.1 billion on personal transportation. On average, transportation represents 14.8 per cent of the total personal expenditures of Canadians.
- In 2005, transportation prices rose 4.1 per cent as gasoline prices increased by 12.8 per cent.
- Tourism expenditures, including expenditures on transportation, were up in 2005. Air transportation expenditures rose 13.5 per cent. Both interprovincial and intraprovincial domestic travel were up in 2005.
- In 2005, more than 860,000 people held jobs in the transportation industry or related functions, representing just over 5 per cent of the Canadian workforce.

### Population change

Canada's population is aging (Figure 4.2) and this will affect the demand for transportation. In particular, retiring baby boomers are likely to have new and different travel needs, including destination (leisure vs. commuting), choice of mode, and demands for physical access. At the

same time, the 1990s showed increasing numbers of immigrants arriving in Canada, and this trend continues. New immigrants are major contributors to the growth of cities, and this preference is another factor in the ongoing urbanization of Canada, with its associated challenges for urban transportation.

**Figure 4.2: Canadian Population by Age Segment**



Source: Statistics Canada, 2001

## Transportation activity

Canada's size and dependence on international trade make transportation very important to Canadians. Transportation – by land, water and air – links Canadians to each other and Canada with the world. Transportation moves goods to markets and people to their destinations, provides jobs and supports economic growth. Canada has a well-developed transportation system, with large investments in infrastructure, vehicles and fuel distribution networks.

Many of the social impacts of transportation are positive (e.g., mobility and human contact). However, there are social issues associated with lack of access, availability and unintended effects of the operation of the transportation system.

Transportation has a wide range of impacts on the environment including resource use (materials and energy), undesirable residuals (emissions, spills and leaks), and land use, including impacts on wildlife. Some of the transportation activities that contribute to these impacts are: the construction of infrastructure; road system operation and maintenance; the production, operation, maintenance and disposal of vehicles; and the provision of energy and fuel.

## Transportation safety and security

Citizens of developed nations once took for granted the benefits of transportation systems. Terrorism, however, has challenged this sense of comfort. Many of the major terrorist attacks of the last 30 years have been linked to transportation. Recent attacks have reminded citizens about the role of transportation in their lives and raised their expectations that governments are acting in a coordinated, integrated and strategic fashion in order to keep transportation systems and border crossings secure and efficient. Since September 11, 2001, the overwhelming priority for governments has been to improve the security of the transportation system, while maintaining traditional objectives of safety. In Canada's case, the need for security has grown because of our proximity with the U.S., our dependence on U.S. trade and our desire for a smooth and integrated transportation system across the border.

A fundamental role of the federal government is to help ensure the safety and security of the nation's citizens. In March 2002, the Government of Canada established the Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), which assumed responsibility for the provision of key aviation



security services. In 2004, the Government issued its first-ever comprehensive National Security Policy statement outlining an integrated security system and co-ordinated approach to prevent and respond to security threats. Following terrorist attacks in Madrid in 2004 and in London in July 2005, the department also expanded a rail information-sharing network to include major urban transit authorities. In addition, funding is being provided through a two-year contribution agreement to enhance security in higher risk areas of high-volume passenger rail, urban transit and ferry operations. Transport Canada is also reviewing longer-term passenger rail and transit security needs in partnership with Public Safety and Emergency Preparedness Canada and in collaboration with the many partners in this sector. As well, in order to take a more comprehensive approach to security, the department is developing a longer-term multi-modal strategic security framework for Canada's transportation system.

In addition to security concerns, the emergence of severe acute respiratory syndrome (SARS) in early 2003 has increased global awareness of health safety as it pertains to international air travel and disease control.

### Key themes for 2007-2009

The Commissioner of the Environment and Sustainable Development has recommended that departments use sustainable development tools strategically in order to focus and concentrate efforts on specific areas and a smaller number of commitments, where departments can make a difference. In response to this, the goals in developing this SDS were to streamline the process and to focus on a smaller number of issues where the department can make a significant contribution, or where there are significant opportunities. The department selected three themes at the heart of sustainable transportation in order to focus its efforts: urban transportation; commercial freight transportation;

and marine transportation. These theme areas were used as the basis for the development of issue papers and for expert workshops, which served as the department's SDS consultations (see Appendix A). The following section will describe the issues surrounding these three themes and will highlight the commitments that Transport Canada has made in response to the challenges that they present. While these themes have served to focus this fourth SDS, there are a number of other important sustainable development issues that will also be addressed and are highlighted towards the end of this section.

### Urban transportation

The challenge of achieving sustainable urban transportation is an important priority as presently, over eighty per cent of Canadians reside in urban areas, while the remaining twenty per cent are generally dependant on cities. Given this concentration in urban areas, a transportation system that is efficient, safe, secure and environmentally responsible remains an integral component of sustainable communities. Although the rapid rate of urban growth has provided considerable economic and development opportunities with respect to an increase in employment, neighbourhoods and physical structures, the effects remain quite significant.

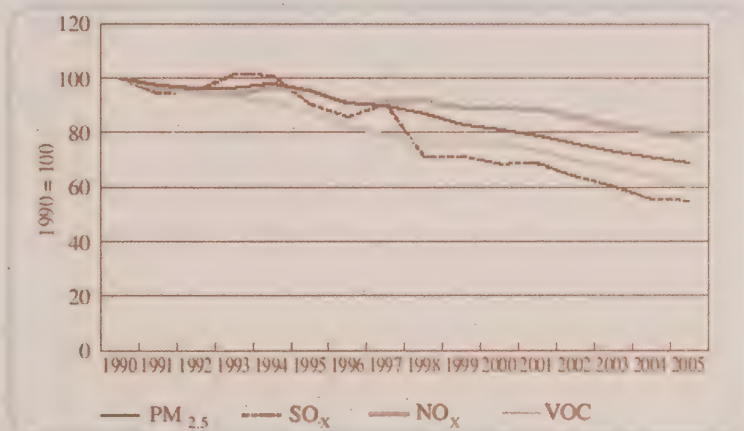


Transportation safety and security is an essential requirement for a healthy population, a high quality of life and a prosperous economy. The department's challenge is to find innovative and cost-effective ways to identify and mitigate safety and security risks in the transportation system without harming the environment or hindering economic growth.

The majority of transportation-related air emissions results from the activities within urban centres. Poor air quality is a growing dilemma as there are numerous social, economic and environmental impacts that accompany it. Urban smog is one of the most visible forms of pollution and this is a large concern for Canadians. One cause of air pollution and smog is congestion, which is a major challenge for some urban areas. Congestion is evidence of social and economic vitality but is associated with undesirable impacts. Economic costs include lost time and productivity, lost wages, and extra fuel costs. Environmental costs include increased emissions of greenhouse gases and air pollutants. Social costs include stress and accidents. The outward signs can be seen in the slowdowns and bottlenecks on our highways and city roads. A recent study, sponsored by Transport Canada, estimated that the annual cost of recurrent congestion in Canada's nine largest cities reaches \$3.7 billion. Low-density settlements, with their reliance on roads, are an important factor in the development of Canadian cities. Although there are benefits of a less crowded, open, green environment, low-density development impedes the ability of city-dwellers to engage in active transportation (e.g., walking and cycling to reach workplaces and services), contributes to congestion, and fragments the community by imposing streets and boulevards as borders between residential blocks, commercial centres and work opportunities. This fragmentation further increases time demands and may contribute to a reduced sense of community cohesion and greater family isolation.

In many of Canada's most densely populated centres, smog is a major health concern. The two main ingredients in smog that affect health are fine airborne particles and ground-level ozone, which is composed primarily of nitrogen oxides ( $\text{NO}_x$ ) and volatile organic compounds (VOC). In 2001-2003, one in every two Canadians lived in communities with ozone levels above the Canada-wide Standards (CWS) for ozone. In 2002, transportation accounted for about 53 per cent of all  $\text{NO}_x$  emissions, 59 per cent of carbon monoxide, 24 per cent of VOCs, 3 per cent of sulphur oxides, and 5 per cent of particulate matter ( $\text{PM}_{2.5}$ ) – the major constituents of urban smog. On the positive side, since 1990, the trend in all of these emissions has been downward (see figure 4.3), largely due to regulatory changes introduced by the federal government to reduce the health impacts of smog and the impacts of acid rain.

**Figure 4.3:** Air Pollution Emissions from the Transportation Sector, 1990–2005



Source: Environment Canada: 2002 Criteria Air contaminant Inventory, Preliminary Estimates

Health studies estimate that air pollution contributes to more than 5,000 premature deaths in Canada each year, as well as to numerous health-related problems. Among those are cardiovascular ailments and respiratory distress, resulting in increased emergency hospital visits and hospital admissions. In addition, excessive use of motorized transportation instead of active transportation options contributes to reduced physical activity and concurrent health problems (obesity,



heart disease). Children are exposed to many of the same types of health risks as adults, including respiratory ailments from air pollution and safety risks as passengers and pedestrians. One reason fewer children walk to school is safety concerns related to motorized traffic. Despite these impacts, it is clear Canadians value their mobility and have a tendency to rely on personal vehicles as primary means of transportation. In the campaign to reduce air pollution and congestion, the need to manage transportation demand is becoming increasingly important.

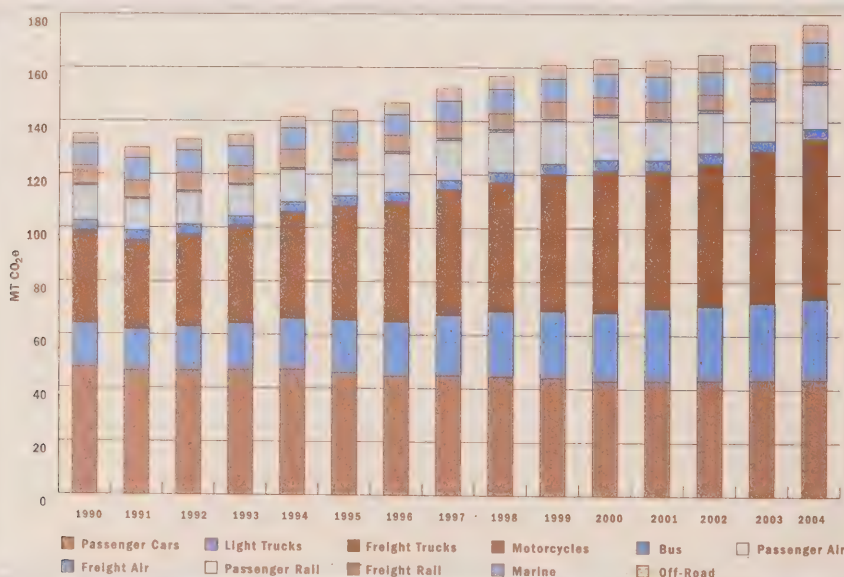
Alternatives to single occupant vehicles, such as transit, carpooling and active transportation are important solutions but are ones which require changes in policies, behaviour and lifestyle. This points to the need for ensuring good public transit systems and infrastructure for active transportation. Other options, such as fuel-efficient and advanced technology vehicles are important factors in demonstrating sustainable urban transportation. Canadians are increasingly interested in such options in order to reduce their personal environmental footprint and to save money at the gas pumps.

The terrorist attacks in Madrid in 2004 and in London in July 2005 were poignant reminders of the vulnerability of rail, urban transit and bus systems worldwide. Rail and urban transit operators are integral to Canadian communities and their transportation systems. Transport Canada has been working with rail and urban transit operators to address immediate security needs by providing federal contribution funding to implement new and enhanced security measures. In addition, the department is providing leadership in supporting the adoption by rail and urban transit operators of relevant national and international best practices and guidelines for security enhancements.

Greenhouse gas emissions reduction remains a challenge for Canada and the transportation sector in particular. In 2004, about 25 per cent of greenhouse gas (GHG) emissions in Canada came from the transportation sector, about two-thirds of which are generated in urban areas. Figure 4.4 shows the rising trend in transportation GHG emissions by mode between 1990-2004.

In order to address the impacts of a rapidly growing urban transportation sector, an improvement in

**Figure 4.4:** Transportation Direct and Indirect GHG Emissions By Mode – 1990-2004



Source: Natural Resources Canada, Energy Efficiency Trends Analysis Tables, 1990 to 2004.

the collection, dissemination and analysis of transportation data and information is required. There are shortcomings with respect to the availability of data and performance measures across all modes, which impedes the ability of government to make informed decisions and reduce environmental impacts in urban areas.

Influencing the transportation choices Canadians make through initiatives that support greater awareness and knowledge transfer is a key way in which the government can make significant reductions in transportation emissions, demand on infrastructure, and enhancing the health of Canadians through alternative and active modal choices.

Within the *Sustainable Development Strategy 2007-2009*, Transport Canada has included a number of important commitments that support sustainable development in the urban transportation sphere.

An important component of Transport Canada's plan for promoting sustainable urban transportation includes efforts that influence transportation demand and choices.

- In 2007/2008, Transport Canada will undertake to **support and encourage the uptake of Commuter Options** within federal departments and agencies through programs and policies to encourage sustainable transportation.
- To help address the need for a reduction in air emissions, congestion and the reliance on personalized motor vehicles, Transport Canada will **explore the need for a national active transportation strategy** by 2009/2010. This strategy would provide the information, guidelines, benchmarks, and programs to assist provincial and municipal government efforts to encourage more active transportation in urban areas, with a particular emphasis on walking and cycling.
- Transport Canada will also **facilitate the expanded application of transportation demand management** (TDM – see glossary for a definition) approaches. It will support the development of case studies, learning events, a website, recognition programs and other information products. These initiatives will enhance capacity to implement and measure the effectiveness of sustainable, integrated, urban passenger transportation projects and policies. This work is intended to help facilitate the replication of successful practices by 2009/2010.
- Efforts to promote a more efficient and environmentally sustainable transportation system require a sound understanding of how potential measures (e.g., infrastructure investments, regulatory or tax changes) are going to affect demand for each mode. This, in turn, requires a good understanding of how shippers and passengers make modal choice decisions. Transport Canada will **complete a study of the Quebec City – Windsor Corridor** by 2008/2009, with the goal of building a better understanding of modal choices in Canada's busiest transportation corridor. This will involve developing models to analyze the impact of potential policy decisions on freight and passenger modal choice decisions in the Quebec-Windsor Corridor.



Source: City of Whitehorse



Efforts to affect demand and encourage sustainable choices are important. However, to be even more effective, it is imperative to also couple this with initiatives aimed at improving and/or promoting vehicles, technology and fuel efficiency.

- To help address the need to encourage alternative and fuel-efficient vehicles, Transport Canada will work with partners to **explore the use of market incentives to increase the production and purchase of environmentally friendly motor vehicles** on an ongoing basis between 2007/2008 and 2009/2010.
- Transport Canada will also continue to **promote advanced technology vehicles**. On an annual basis, Transport Canada will evaluate advanced technology vehicles, conduct tests, inspections, evaluations and reports detailing the ability of advanced technology vehicles to comply with existing regulatory requirements and encourage manufacturers to accelerate the introduction of such vehicles in Canada.
- Related to fuel consumption of motor vehicles, Transport Canada will **track fuel consumption of motor vehicles sold in Canada**, support government objectives for improved fuel consumption and GHG emissions and generate consumer information to improve vehicle choices. On October 19, 2006, the Government of Canada tabled the Clean Air Bill in Parliament which amends the *Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act* to modernize the Government of Canada's authority to regulate new vehicle fuel consumption: **Regulations on fuel consumption of road motor vehicles under the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act will be developed for the model year 2011**. This will follow the expiry of the voluntary agreement between industry and the government to achieve a 5.3 megatonne reduction in greenhouse gas emissions from motor vehicles in Canada in 2010.
- The department will also continue to **support the research, development and deployment of Intelligent Transportation Systems** (ITS – defined on page 65), throughout the 2007/2008–2009/2010 period. This will lead to further system integration and will help promote greater efficiency, safety, security and sustainability of the transportation system.
- Critical to any sustainable transportation plan are efforts to maintain and improve transportation infrastructure. In fact, the government has provided significant investment to ensure the sustainability of Canada's infrastructure, supporting its long-term prosperity. Over the 2007/2008–2009/2010 period, Transport Canada will continue to **support sustainable transportation objectives (e.g. greenhouse gas reduction, economic and social benefits to communities) through selection due diligence criteria and project performance indicators under the department's current and upcoming infrastructure programs**.
- Finally, with respect to the need to address shortcomings in data and information, Transport Canada will continue to **lead a centralized effort to organize and improve the collection, dissemination and analysis of sustainable transportation information in all modes**. This will include the development of new data and analytical tools to improve decision-making. The department will work with partners, including Statistics Canada to improve data collection with respect to road vehicle use. Furthermore, Transport Canada proposes to **amend the Canada Transportation Act provisions on data collection** to ensure the availability of consistent, useful information on various elements of the transportation system.

Transport Canada has adopted a long-term outlook to approach the many factors that influence the sustainability of Canada's urban transportation system. These commitments will contribute towards reducing the impacts of urban



transportation including, among other things, air pollution and congestion, while contributing towards improving social cohesion and the livability of Canadian cities and communities.

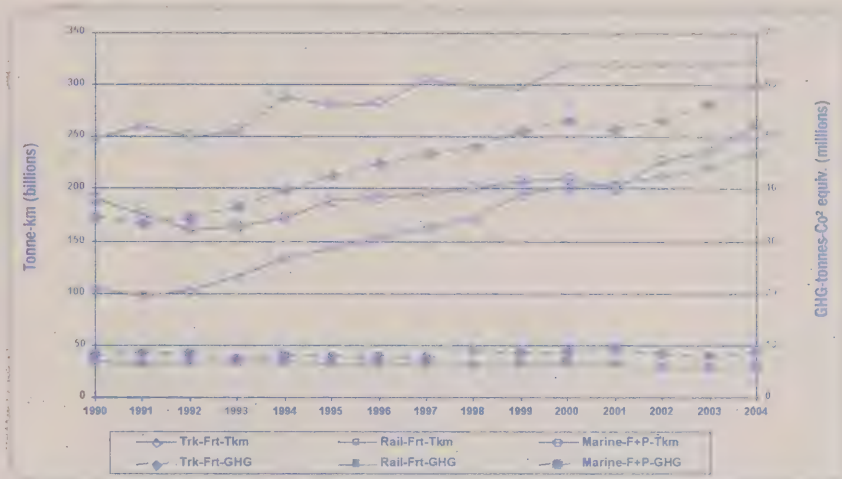
### Commercial freight transportation

Freight transportation makes a significant contribution to the Canadian economy both in terms of its actual share of economic activity, and through the enabling role that it plays in moving products to market. Growth in trade and changes in patterns of freight activity, such as just-in-time delivery models, are leading to significant increases in activity in all modes. Overall, freight movement is expected to increase by 60 per cent between 1990 and 2020 with the greatest growth in the air and trucking sectors.

Freight transportation also has significant social and environmental impacts that need to be addressed. The transportation sector is the largest single contributor to GHG emissions, and freight transportation accounts for approximately 43 per cent of transportation GHG emissions. Emissions from freight transportation are growing at a faster rate than those of passenger transportation. Between 1990 and 2004, GHG emissions related to passenger transportation grew at an annual rate of 1.1 per cent while freight emissions grew at a rate of 3.0 per cent. In addition, freight emissions in 2004 were 50.6 per cent higher than in 1990. If these trends continue, GHG emissions from freight transportation could exceed 1990 levels by 67 per cent in 2010 and 116 per cent by 2020. During the period of 1990 to 2004, truck share of freight GHG emissions increased from around 69 per cent to 79.4 per cent, although it should be noted that while the number of trucks

on the road have increased, there have been improvements to their efficiency. In 2004, the remaining contributors were: domestic marine (which includes passenger) at 11.5 per cent of transportation GHG emissions, rail at 7.7 per cent and air freight at 1.4 per cent. Clearly, reducing GHG emissions in the freight transportation sector presents an important challenge for Canada.

**Figure 4.5:** Freight mode activity and emissions trends 1990-2004



Source: Natural Resources Canada, *Energy Efficiency Trends Analysis Tables, 1990 to 2004*

Freight transportation also contributes to congestion both in urban areas and at border points. Congestion at border points presents a special problem. Canadian imports and exports, especially to and from the United States, demand reliable and timely traffic flows at border points, as well as through trade corridors. In 2005, almost 76 per cent of Canada-U.S. trade (in value terms) carried by trucks took place at six border crossing points: Windsor/Ambassador Bridge, Fort Erie, Sarnia, and Lansdowne in Ontario, Lacolle in Quebec, and Pacific Highway in British Columbia. The reality of today's need for increased security measures also has an impact on how quickly goods and people can move across borders and at international airports. Congestion, as described earlier, has far reaching impacts at the social, economic and environmental level. This leads to significant increases in travel times with a resulting decrease in leisure time, increases in the emissions of air



pollutants which has significant impacts on human and ecosystem health, increases fuel costs, and inefficiencies in the transportation system, all of which influence the Canadian economy.

Other issues that are relevant for the freight transportation sector are air pollution, noise pollution, and accidents. Air and noise pollution, especially in urban areas, decrease Canadians' quality of life and contribute to health problems. Accidents can cause injury and loss of life as well as create potentially harmful leaks and spills.

In addition, freight transportation is responsible for a good portion of the wear and tear of Canada's transportation infrastructure. There are significant challenges associated with transportation capacity to meet ever-increasing trade



growth. Particular attention is needed to ensure that gateways and trade corridors are efficient, allowing goods to reach their destinations seamlessly and in line with our sustainability goals.

Transportation is a derived demand which responds to economic growth, therefore the above-mentioned effects must be mitigated without restricting activity that is essential to the quality of life of Canadians. A system-wide perspective that addresses the effects of all modes in the freight system is needed to mitigate emissions from the freight sector. The removal of barriers

to innovation and the adoption of technology in the freight transportation system are important to achieving sustainable freight transportation. Partnerships, with provinces and territories as well as industry, are also key. A major barrier with respect to addressing many of these issues is a lack of data and performance measurement. In particular, there are significant gaps in truck data that need to be filled in order to clearly assess the opportunities for efficiency improvement and the possible impacts on carriers and shippers.

In the *Sustainable Development Strategy 2007-2009*, Transport Canada has made a number of important commitments to sustainable development in the freight sector. Many of the initiatives that Transport Canada will undertake related to freight transportation will also be undertaken within an urban context and are therefore cross-cutting with the department's urban transportation initiatives.

- As mentioned on pages 15-16, Transport Canada will **continue to support Intelligent Transportation Systems** and **as part of federal investments in infrastructure, Transport Canada will continue to promote best practices**, including supporting sustainable transportation objectives through project selection due diligence criteria and project performance indicators through the department's infrastructure programs. Transport Canada will also **complete a study of the Quebec City – Windsor Corridor** by 2008/2009, which will increase understanding of modal choices in this corridor and will greatly assist with analysis of freight and passenger transportation policy options.
- Transport Canada's commitment to improving transportation data and information introduced in the urban transportation section is another important cross-cutting initiative. Transport Canada will work to **improve the collection,**

**dissemination and analysis of sustainable transportation information in all modes**, on an ongoing basis. This will include efforts to improve data collection with respect to truck freight. The **amendment of the *Canada Transportation Act* provisions on data collection** will ensure availability of consistent, useful information on various elements of the transportation system.

- In addition, Transport Canada will work to increase its understanding of the full cost implications of the use of different modes of transportation. In 2006/2007 and 2007/2008, Transport Canada will conduct a number of studies and research projects to help **fill analytical gaps and contribute to a national perspective on key sustainable transportation issues.**

An essential element for ensuring sustainable freight transportation is related to reducing emissions.

- Beginning in 2007/2008, Transport Canada will draw upon available resources to **maintain and build strategic partnerships to coordinate efforts to reduce emissions in all modes including rail, aviation and marine freight transportation.** An emphasis will be on building industry engagement and leadership for longer-term change, and in establishing targets and action plans that can offer a fast, flexible and cost-effective path to emission reductions within a broader regulatory framework. Transport Canada will also **work with governments and transportation stakeholders to identify technological and operational opportunities to mitigate environmental impacts from transportation activities.**
- In addition, Transport Canada and Environment Canada will **support a Memorandum of Understanding that has been negotiated with the Railway Association of Canada that**

ensures that the rail industry reduces its emissions of air pollutants consistent with the United States Environmental Protection Agency (EPA) air pollutant standards and continues to improve its GHG emissions performance between 2006 and 2010. Transport Canada will **develop**



**and implement new regulations under the *Railway Safety Act* to take effect in 2011.**

These commitments will play a part in achieving the long-term goals of improved air quality and reduced GHGs, reduced congestion, and improved human and ecosystem health. Partnerships within the federal government and with the provinces and territories as well as industry will be key in achieving our long-term goals.

### ***Marine transportation***

Marine transportation is critical to Canada's economy and the movement of goods by sea is becoming increasingly important as trade with China and the Pacific Rim continues to grow rapidly. Marine transportation has unique characteristics in terms of the structure of the industry itself and in the actual movement of goods and people. A dominant feature of marine transportation is its international dimension, which shapes the policy, regulatory and competitive environment. These conditions create the need for largely international governance of marine issues, in marine safety and environmental issues in particular, which is done mainly through the International Maritime Organization.



Canadian marine transportation services are characterized by a clear division between international (deep sea) services, provided almost exclusively by foreign flag shipping, and domestic and transborder shipping services provided predominantly by Canadian flag vessels. While there are important passenger services in the form of ferries and cruise ship activities, the dominant



role of the marine transportation industry and support infrastructure is the carriage of goods.

The large amount of goods that can be carried aboard a single vessel can offer fuel efficiencies over truck and rail modes, which lead to environmental benefits. Despite the lack of visibility to ordinary Canadians, the movement of goods by sea carries with it a whole range of environmental consequences. In general, marine transportation has quite different environmental impacts than other modes of transport. Oil spills in the marine environment through accidental discharges are prominent in the public eye when they occur, and have immediate and obvious negative consequences for the environment and the health of local inhabitants. Water-borne spills of hazardous and noxious substances (HNS) can also cause serious damage to human health and the environment. The high volume of HNS carried by sea-going vessels, particularly in our international trade, highlights the potential for a major chemical

spill occurring in Canadian waters. Marine transportation is responsible for 41 per cent of transportation-related sulphur oxides emissions, a component of acid rain. In port cities such as Vancouver, marine related activity is a key source of air pollution. Moreover, the major sources of transportation-related water pollution are spills of oily wastes and releases of invasive species in ballast water (see page 64 for a definition of ballast water).

With respect to environmental sustainability challenges related to shipping, there are two broad categories: those relating to ship emissions (both air and water), and those relating to the presence of the ship itself. Ship emission challenges relate to discharges from vessels, and the associated need to establish acceptable conditions for such discharges (i.e. amounts, location, etc.).

Environmental risks posed by the presence of the ship itself include, for example, propeller action (e.g., risk to whales), ships' wash problems or icebreaking activities.

Another concern which has gained significant public recognition in recent years is the threat of invasive species being transported and released through ships' ballast water. The consequences of the introduction of alien species into an ecosystem are serious and irreversible. In addition to ballast water, waste management is another important issue for the marine sector, particularly related to the adequacy of waste reception facilities.

Air pollution from ships is of growing concern, especially in port cities, which is a substantial health concern for large numbers of people. Standards for air emissions are set internationally and regulated through Annex VI of MARPOL. The annex imposes controls on NO<sub>x</sub> and SO<sub>x</sub> emissions as well as on ozone-depleting substances. However, there are some concerns



associated with these standards, particularly in that they only apply to new diesel engines. Since marine fleet turnover is slow, many ships have been grandfathered and could still be operating in 20 to 40 years.

In addition, there are shortcomings in the availability of data and information that seriously impede analysis of marine transportation options and the measurement of performance. Sustainable development issues in marine transportation cross a number of jurisdictions and involve many players. In order to promote sustainable development in the marine sector, Transport Canada must work with other federal departments, other levels of government, industry, labour groups, academia, the international community and other stakeholders.

In the *Sustainable Development Strategy 2007-2009*, Transport Canada has made a number of important commitments to sustainable development in the marine sector.

- In 2007/2008 – 2009/2010, Transport Canada will continue to **explore opportunities for shortsea shipping** (see page 66 for a definition of shortsea shipping) as a means to improve utilization of waterway capacity, strengthen intermodalism, facilitate trade, reduce greenhouse gas emissions, and to improve the overall performance of the transportation system. This will include fostering a nationally integrated approach to shortsea shipping as well as working internationally with the United States and Mexico.
- Transport Canada will work with partners to promote best practices for environmental management and corporate responsibility in the transportation sector. In 2007/2008, Transport Canada will **advance the prospects of an environmental incentive program in the marine sector**, by investigating and developing the business case for the key players, including interested ports.
- To promote sustainable development and reduce pollution in the marine sector, by 2009/2010, Transport Canada will undertake:
  - a further examination of **Sulphur Emission Control Areas (SECA)**;
  - a program of research and development directed at identifying further **improvements in ballast water management**;
  - the design and implementation of an effective **national accident prevention and response regime for hazardous and noxious substances**, sufficient for Canada to meet its obligations under the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC Convention) and the Hazardous and Noxious Substances (HNS) Protocol (OPRC-HNS Protocol);
  - the **improvement of ship waste management** by designing and implementing a comprehensive national plan for the provision, operation and regulation of port waste reception facilities; and
  - the **improvement of aerial surveillance** to monitor marine pollution.
- With respect to data and information, as mentioned above in relation to urban and freight transportation, over the span of this strategy, Transport Canada will make important strides in **improving the collection, dissemination and analysis of sustainable transportation information in all modes**.

Like urban and freight transportation, influencing sustainable development in the marine sector is a long-term goal, one which will require incremental efforts over time to achieve. The above-mentioned commitments will contribute towards long-term outcomes of improved air quality and reduced GHGs, improved water quality, and the preservation of ecosystems and biodiversity. At the same time our efforts will maintain or improve safety standards and the competitiveness of Canada's transportation system.



## Other sustainable development issues

There are many sustainable development issues in Canada that cross cut through and beyond the transportation sector. These issues, although sometimes not obvious, are important to Canadians and underlie Transport Canada's ability to achieve sustainable development. Skills development in the transportation sector, accessibility of the national transportation system, climate change impacts and adaptation and the management of Transport Canada operations and lands are all important components of the department's Sustainable Development Strategy. These issues, however diverse, are all vital to Transport Canada's results chain for a sustainable transportation system in Canada. Transport Canada's aim is to positively influence these issues through commitments made in our *Sustainable Development Strategy 2007-2009*.

A highly skilled workforce is necessary to the continued efficiency and sustainability of the Canadian transportation system. Transport Canada is committed to acting as a catalyst for transportation skills development to increase capacity and to support the development of partnerships between government, industry, and academia. Our challenge is to identify skills development shortages, and to work with other stakeholders to address these issues.

- In 2007–2009, Transport Canada will undertake specific initiatives to **encourage Canadians to consider careers in transportation**, and will work with stakeholders to promote the continued competitiveness of the transportation sector.

Currently, a topic that is of growing concern to Canadians is climate change and its potentially serious impacts on Canada's transportation system, which could in turn disrupt the flow of people and goods. Although causes and impacts transcend political boundaries, and effects may

not be obvious or immediate, Transport Canada is taking precautionary action. The department will work with other departments and relevant stakeholders to further our understanding of adaptation measures that will support and enhance the sustainability of Canada's transportation system.

- In particular, beginning in 2006/2007, Transport Canada's Quebec Region will **undertake a study of the permafrost and the thermal regime of the landing strip at Kuujuaq Airport**. The long-term goal of this study is to identify adaptation measures before climate change impacts occur and to better manage the maintenance of the landing strip.



An accessible transportation system is an integral component of sustainable communities. Although accessibility issues may not be apparent to all Canadians, they are becoming more visible as the population ages.

- Transport Canada will continue to work with partners including the transportation industry, seniors, and persons with disabilities on an ongoing basis to **enhance the accessibility of federally regulated modes of transport across the country**.

An internal challenge for Transport Canada is to improve the management of its operations and



lands. By adopting best practices for environmental management, Transport Canada can reduce its own environmental impacts and set an example for others in the transportation sector.

- Transport Canada is committed to **implementing its Environmental Management System (EMS)** on an ongoing basis, including new targets that focus on priority areas in the department's operations. The Department's EMS is based on the International Organization for Standardization (ISO) 14001 standard and the federal government's *Guide to Green Government*. A systematic approach to environmental management allows organizations to understand the nature of their environmental impacts and plan accordingly.
- Transport Canada has also committed to **implement selected Green Space projects** by 2009/2010 that support the Draft Green Space Master Plan and demonstrate environmental stewardship of the Pickering Green Space Lands.

### **A long road ahead**

Influencing sustainable development in the transportation sector is a long-term goal. Our goal is to positively influence the immediate, intermediate and ultimate outcomes that have been identified within our Sustainable Development Strategy results chain. To achieve this, the incremental efforts set within our three-year strategy will strive to further Transport Canada's commitment to promoting a sustainable transportation system and to ensure that our efforts make a difference. All too often, good ideas are not realized due to a lack of resources. In an effort to address this and take a meaningful step forward in our sustainable development journey, Transport Canada has made a commitment to establish a new internal source of funding for sustainable development initiatives. In 2006/2007, Transport Canada will establish an internal sustainable development strategy fund of up to \$1 million per year for the three years of the SDS for innovative projects that make significant contributions to sustainable transportation.

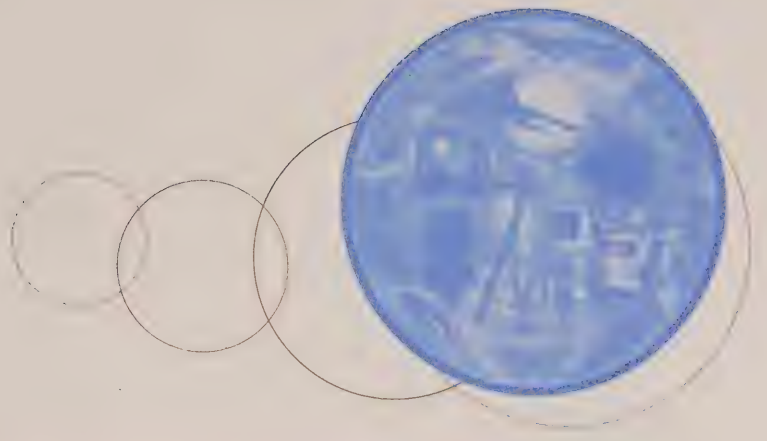
Approved projects will be considered SDS commitments. By establishing this fund, the department will break new ground and open new doors in the hopes of making significant advancements in our sustainable development journey.

In all of these efforts, Transport Canada will ensure that our activities and success stories are communicated with the general public and our stakeholders. To this end, the department will continue to develop and deliver environment and sustainable development announcements to support the government's environmental agenda.









## Part 5:

---

### MEASURING PERFORMANCE

In 2003, Transport Canada developed a results chain (Figure 5.1), which identifies the long-term results that the department intends to influence. The first step in the results chain is the activity, as defined by individual commitments. The activity can be aimed at various audiences (e.g. Transport Canada, other government departments, non-governmental organizations, industry, and the public). The results or outcomes of the activity are defined as either immediate or intermediate, and these outcomes are the strategic challenges for the third and fourth strategies. The ultimate outcomes (e.g., improved air and water quality) and, finally, a more sustainable transportation system, depend on meeting these strategic challenges. The ultimate outcomes are long-term goals and will

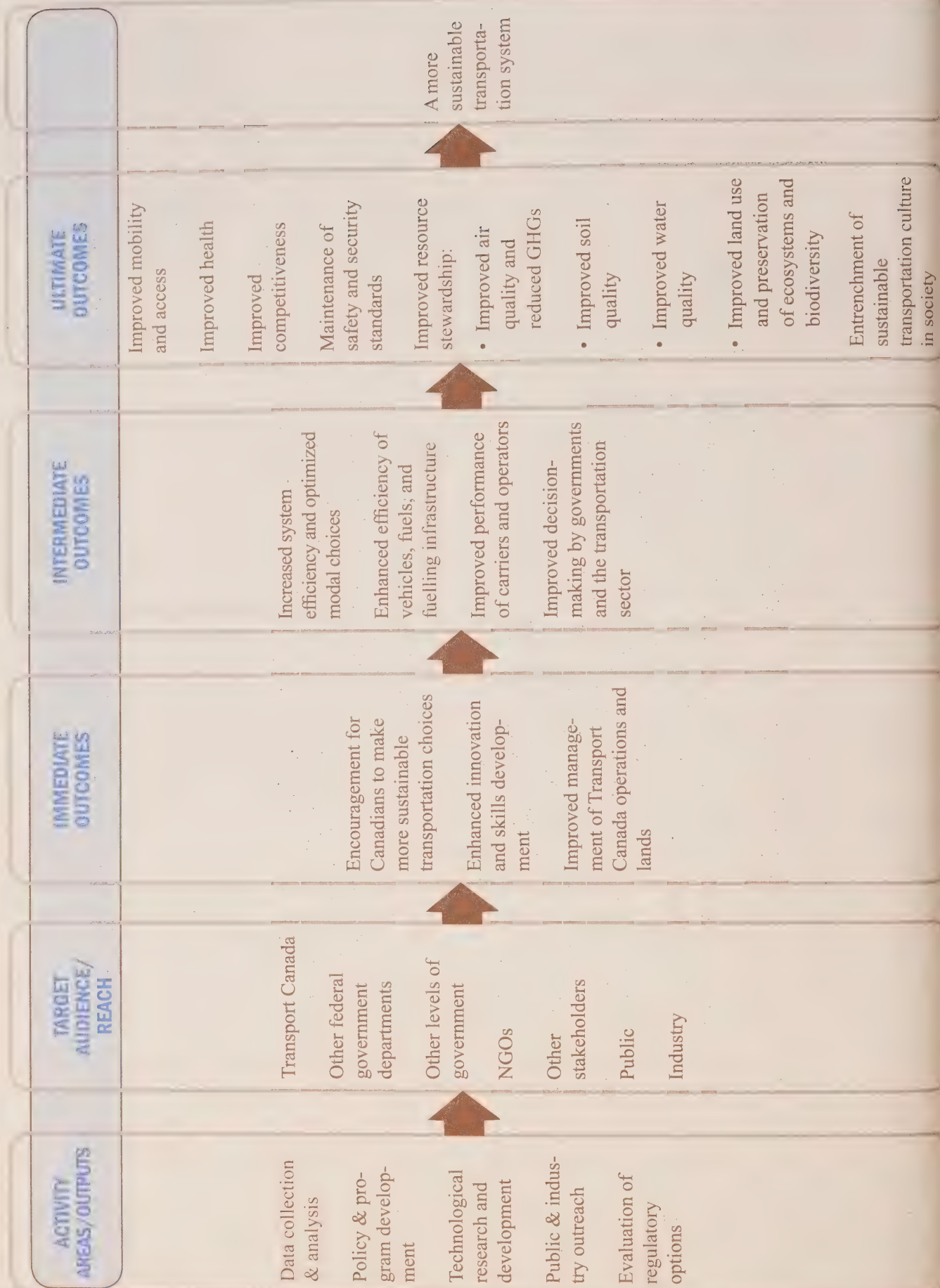
not be achieved in the timeframe of a single SDS. Each strategy will demonstrate incremental results towards achieving the ultimate outcomes.

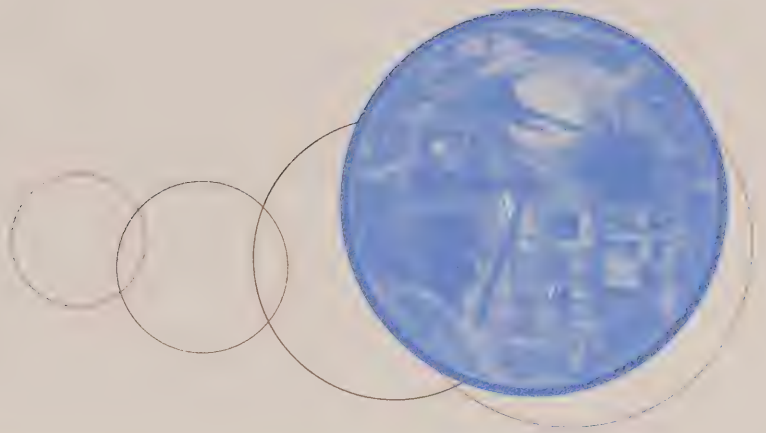
There are numerous indicators that can be used to assess Canada's progress towards sustainable transportation. In order to provide a better picture of how well Canada is meeting its sustainable transportation goals, by 2009/2010, the department will develop a set of sustainable transportation indicators that will better reflect the three pillars of sustainable development (economic, social and environmental) and will provide a more balanced assessment of the state of sustainable transportation in Canada.



Figure 5.1:

Transport Canada's Sustainable Development Strategy Results Chain





# Part 6:

## TRANSPORT CANADA'S ACTION PLAN

Transport Canada's *Sustainable Development Strategy 2007-2009* responds to the issues identified in Part 4 while focusing on areas where the department can make a real difference towards achieving sustainable transportation. A primary goal of the SDS is to present a results-based approach to achieving the department's long-term vision for sustainable transportation.

In keeping with Transport Canada's first three sustainable development strategies, the fourth strategy is structured around a series of strategic challenges, each of which contains a number of commitments. The first strategy provided a sound foundation for integrating environmental considerations into the work of the department. In the second strategy, Transport Canada adopted a set of sustainable development principles and made specific commitments to action. The third strategy brought more precision to the concept of sustainability, and defined seven challenges and 32 specific commitments. The challenges included in this strategy have not changed from the third strategy and the department continues to place increased emphasis on the identification of specific results. In fact, the seven strategic challenges are taken directly from Transport Canada's results chain, which was developed in 2003 (see page 26).

The seven strategic challenges are:

1. Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.

2. Enhance innovation and skills development.
3. Increase system efficiency and optimize modal choices.
4. Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.
5. Improve performance of carriers and operators.
6. Improve decision-making by governments and the transportation sector.
7. Improve management of Transport Canada operations and lands.

These challenges are wide-ranging and cover a large number of possible areas that Transport Canada wishes to influence in order to promote a sustainable transportation system. The three themes outlined earlier have allowed the department to better focus its efforts and to make a smaller number of meaningful commitments.

The commitments outlined in Part 4 are elaborated within an action plan, which includes specific, measurable and time bound targets and performance measures. The framework for the action plan is consistent with Transport Canada's third strategy and is organized according to the seven strategic challenges. In order to identify which of the three themes are supported by specific commitments, the following symbols are used:

URBAN      FREIGHT      MARINE





In addition, for the fourth round of sustainable development strategies, the federal government has set six sustainable development goals related to Clean Water, Clean Air, Reducing Greenhouse Gas Emissions, Sustainable Communities, Sustainable Development and Use of Natural Resources, and Governance for Sustainable Development.

The six sustainable development goals are as follows:

- I Water – Clean and secure water for people, marine and freshwater ecosystems.
- II Clean Air – Clean air for people to breathe and ecosystems to function well.
- III Reduce greenhouse gas emissions.
- IV Sustainable Communities – Communities enjoy a prosperous economy, a vibrant and equitable society, and a healthy environment for current and future generations.
- V Sustainable development and use of natural resources.
- VI Strengthen federal governance and decision-making to support sustainable development.

These goals integrate and complement the objectives set for Greening Government Operations. It is hoped that by identifying how departmental activities support broader federal goals and objectives in respect of sustainable development that Canadians will gain a clearer picture of how the federal government works, in an ongoing way, to ensure improvements in our quality of life. At the same time, improved coordination will strengthen accountability, drive government-wide performance, and focus and stimulate activity in some key areas.

Transport Canada has identified a number of activities, related to the delivery of its mandate, that support progress toward achieving the federal sustainable development goals. These activities and commitments are identified within our sustainable development strategy action plan by a reference to the federal goals that they support. More information on the federal sustainable development goals and on work to Green Government Operations is available on the worldwide web at [www.sdinfo.gc.ca](http://www.sdinfo.gc.ca).



## Challenge 1: Encourage Canadians to make more sustainable transportation choices.

### *What is the challenge?*


To create awareness and educate Canadians about sustainable transportation. This includes awareness of the issues, benefits and trade-offs, as well as practices and choices that individuals can adopt to reduce the adverse impacts of transportation.

### *Why is it important?*



Changing behaviour is an essential part of the response to the environmental impacts of transportation. All segments of society need to understand the impacts of their transportation behaviour in order to make choices that reduce the adverse effects of transportation on the environment.

### *Long-term objective:*


To ensure that Canadians are aware of the benefits of sustainable transportation and factor this into their personal transportation choices. This should result in reduced air pollution, congestion and other environmental impacts currently related to the use of personal motor vehicles.

Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>1.1 Active Transportation</b></p> <p>Transport Canada will explore the need for a national active transportation strategy by 2009/2010. This strategy would provide information/incentives, guidelines, benchmarks, and demonstration projects to assist provincial and municipal government efforts to encourage more active transportation in urban areas, with particular emphasis on walking and cycling.</p> <p><b>Partners:</b> Public Health Agency, Health Canada, Infrastructure Canada, other federal departments and other levels of government.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Achieve a consensus among federal departments, provinces/territories and municipalities on the value of a national active transportation strategy by 2007/2008.</li> <li>• By 2009/2010, raise the profile of active transportation among provinces/territories and municipalities through a show of federal support and interest.</li> <li>• Subject to the results of the above targets and available funds, with key partners, initiate the development of a national active transportation strategy by 2009/2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Consensus among federal departments, provinces/territories and municipalities on the value of a national active transportation strategy as shown by a decision to pursue such a strategy or not.</li> <li>• Number of provincial/territorial and municipal stakeholders engaged in consultations and strategy development.</li> <li>• Strategy development initiated.</li> </ul>	 <p>Federal Goals II, III</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>1.2 Transportation Demand Management</b></p> <p>To facilitate the expanded application of transportation demand management (TDM) approaches, Transport Canada will support the development of case studies, learning events, a website, recognition programs, and other information products that enhance capacity to implement and measure the effectiveness of sustainable, integrated, urban passenger transportation projects and policies. This work is intended to help facilitate the replication of successful practices by 2009/2010.</p> <p><b>Partners:</b> Provinces and territories, municipalities, transportation and environmental groups, academia and professional associations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Development of 15 sustainable urban transportation case studies and issue papers and other information sharing products by 2009/2010.</li> <li>• Support for 20 learning events with at least 500 attendees by 2009/2010.</li> <li>• Support for 4 national sustainable urban transportation awards by 2009/2010.</li> <li>• Development and distribution of 6 electronic newsletters by 2009/2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of sustainable urban transportation case studies and issue papers developed.</li> <li>• Number of learning events and number of attendees.</li> <li>• Number of national sustainable urban transportation awards.</li> <li>• Number of electronic newsletters produced and distributed.</li> <li>• Take up of TDM strategies in Canada.</li> </ul>	 <p>Federal Goals II, III, IV</p>
<p><b>1.3 Green Commute</b></p> <p>Transport Canada has developed a Commuter Options toolkit and workshop for public and private sector employers. It is a complete guide for employers on how to implement a commuter options program within the public and private sector. In 2007/2008, Transport Canada will undertake to support and encourage the uptake of Commuter Options within federal departments and agencies through programs and policies to encourage sustainable transportation.</p> <p><b>Partners:</b> Public and private sector employers.</p>	<p>Provide support to enable Commuter Options within other federal departments and agencies across Canada by:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Studying the costs and benefits of enabling federal employees access to payroll-deducted transit programs across Canada by 2006/2007.</li> <li>• Delivering 3 commuter options workshops per year to interested public and private employers, beginning in 2007/2008.</li> <li>• By 2008/2009, work with federal partners to amend existing policies to enable reduction of single occupancy vehicle trips. Examples include parking and accommodation policy.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Results of the Transit Pass program evaluation report, which includes a review of the costs and benefits of payroll-deducted transit.</li> <li>• The number of workshops delivered and their outcomes.</li> <li>• The number of federal policies reviewed and/or amended.</li> </ul>	 <p>Federal Goals III, IV</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>1.4 Explore Use of Economic Measures</b></p> <p>Transport Canada will work with partners to explore the use of market incentives to increase the production and purchase of environmentally friendly motor vehicles, ongoing between 2007/2008 and 2009/2010.</p> <p><b>Partners:</b> Federal departments through the TC-led Interdepartmental Fuel Efficiency Working Group on Economic Instruments (Finance, Natural Resources Canada, Environment Canada, Industry Canada).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Improve Transport Canada's economic instrument modelling framework and enhance Canadian data as it relates to the reaction of consumers and manufacturers to economic instruments, subject to funding, by 2007/2008.</li> <li>• Conduct further analysis of a range of economic instruments by 2007/2008. Transport Canada will, subject to funding, expand its analytical capacities to cover, for example, light duty vehicles fleet wide and new medium- and heavy-duty trucks initiatives.</li> <li>• Consult with stakeholders, including motor vehicle industry NGOs, Alternate energy producers and the academic community about design options and administration / implementation issues ongoing between 2007/2008 and 2009/2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Quality, usefulness and timeliness of analysis and data.</li> <li>• Number of analysis and studies completed.</li> <li>• Number of consultations conducted.</li> </ul>	 <p>Federal Goals II, III, VI</p>



## Challenge 2: Enhance innovation and skills development.

### *What is the challenge?*




To foster the development and application of innovative transportation-related technologies, management practices and services in the public and private sectors, and among industry, academic and transportation sector stakeholders to increase the positive social, economic, and/or environmental outcomes of transportation activities. To ensure skills shortages in transportation are identified, and to work with other governments, industry and transportation stakeholders to address skills-related issues.

### *Why is it important?*







Innovation is a key element of the government's strategy to promote employment and prosperity. Transportation offers many opportunities for new technologies and techniques to help to improve safety and security, enhance efficiency and meet environmental objectives. Some of these could develop into new industries, leading to improvements in national productivity and the creation of new markets for Canadian products and services.

### *Long-term objective:*

To ensure that the transportation sector is an attractive field for employment and that opportunities for skills development keep pace with innovation.

Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>2.1 Skills Development in the Transportation Sector</b></p> <p>In 2007/2008-2009/2010, Transport Canada will undertake specific initiatives to encourage Canadians to consider careers and/or academic studies related to transportation, and will work with stakeholders to promote the continued competitiveness of the transportation sector.</p> <p><b>2.1.1</b></p> <p>From 2007/2008- 2009/2010, Transport Canada will work in cooperation with stakeholders in the public and private sectors, including sector councils, to raise the profile of the transportation sector careers, and to act as a catalyst for the exchange of ideas, expertise, and experience in transportation skills development.</p>	<p><b>2.1.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ongoing cooperation with federal-provincial-territorial jurisdictions to produce tools (including a compendium) for the transportation stakeholders to use in identifying and implementing strategic responses to skills development challenges.</li> </ul>	<p><b>2.1.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of jurisdictions that agree to distribute compendium electronically to stakeholders.</li> <li>• Number of provincial/territorial jurisdictions in regular dialogue with Transport Canada regarding transportation skills development issues.</li> <li>• Number of teleconference/meetings with federal/provincial/territorial jurisdictions to discuss skills development issues.</li> </ul>	  



Commitments	Targets	Performance measures	Thematic & federal goals supported
<p><b>2.1.2</b> Work cooperatively with public and private sector stakeholders, the academic community, and sector councils, to identify specific skills and labour force shortages, and to identify means to address these shortages from 2007/2008 to 2009/2010.</p> <p><b>Partners:</b> Public and private sectors, including sector councils and the academic community.</p>	<p><b>2.1.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hold and/or participate in a series of roundtables to identify current and expected skills and labour force shortages in various regions across Canada, and work with public and private sector stakeholders to identify cooperative solutions by 2009/2010.</li> <li>• Work with the academic sector and public and private sector organizations to promote the analysis of skills and labour force shortages, to examine the response to these issues in various jurisdictions, and to recommend future action to address these shortages by 2009/2010.</li> </ul>	<p><b>2.1.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of roundtables regarding skill and labour shortages, resulting in the identification of specific solutions.</li> <li>• Delivery of recommendations for action to address skills and labour force shortages in specific regions of the country and/or across Canada.</li> </ul>	  
<p><b>2.2 Climate Change Impacts and Adaptation</b></p> <p>Transport Canada will work with other departments and relevant stakeholders to further our understanding of adaptation measures that will support and enhance the sustainability of Canada's transportation system. In particular, beginning in 2006/2007, Quebec Region will undertake a study of the permafrost and the thermal regime of the landing strip at Kuujuaq Airport. The long-term goal of this study is to identify adaptation measures before climate change impacts occur and to better manage the maintenance of the landing strip.</p> <p><b>Partners:</b> Centre d'études nordiques de l'Université Laval.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Preliminary assessment and recommendations aiming to increase the understanding and knowledge of the occurrence of permafrost and of the Kuujuaq landing strip thermal regime in 2007/2008.</li> <li>• Subject to the availability of funds, and depending upon the recommendations of the preliminary assessment, increase the understanding and knowledge of the occurrence of permafrost and of the thermal regime in order to assess the vulnerability of the landing strip to forecasted climatic changes over the next 20 years, in 2008/2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Results of the analysis, including number of recommendations identified.</li> <li>• Usefulness of study results in understanding climate change impacts and adaptation (Subject to funding).</li> </ul>	   <p>Federal Goal III</p>



## Challenge 3: Increase system efficiency and optimize modal choices.

### *What is the challenge?*

To implement measures that improve the efficiency of transportation. This includes measures to encourage appropriate modal choices, and intermodal connections, and support transportation services and infrastructure.

To facilitate the development, implementation and maintenance of transportation services for remote communities and persons with disabilities.



### *Why is it important?*

A more efficient transportation system will deliver the same results with fewer or more efficient movements. More efficient movements mean that legitimate needs for mobility and trade can be met with reduced environmental impacts.


Access, without undue obstacle to mobility, is an important social aspect of sustainable development. The development of mechanisms to preserve and enhance mobility and access is an important complement to the quest for efficiency and environmental improvements.

### *Long-term objective:*



To have Canada's transportation system recognized worldwide as one of the most efficient and environmentally responsible systems. All Canadians should have access to the national transportation system without experiencing undue obstacles to their mobility.

Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>3.1 Intelligent Transportation Systems (ITS)</b></p> <p>Beginning in 2007/2008, Transport Canada will work with partners to build on the successes of previous investments in Intelligent Transportation Systems. Projects to be funded will include those involving research, development and deployment of ITS that, in turn, will lead to further system integration and that will promote greater efficiency, safety, security and sustainability of the transportation system.</p> <p><b>Partners:</b> Provinces/territories, municipalities, academia, not-for-profit corporations, transportation agencies, private sector, aboriginal persons.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Funding to be provided for research, development and deployment projects in each of fiscal years 2007/2008, 2008/2009, and 2009/2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number of deployment projects funded.</li> <li>Number of research and development projects funded.</li> <li>Number of agreements signed with partners.</li> </ul>	  <p>Federal Goal III</p>





Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>3.2 Promote Shortsea Shipping</b></p> <p>Shortsea shipping refers to a multimodal activity that incorporates the marine movement of cargo or passengers between points that are in relative proximity to one another without crossing an ocean, and includes domestic as well as international maritime transport along coastlines, to and from nearby islands, or within lakes and river systems.</p> <p>In 2007/2008–2009/2010, Transport Canada will continue to explore opportunities for shortsea shipping as a means to improve utilization of waterway capacity, strengthen intermodalism, facilitate trade, reduce greenhouse gas emissions, and to improve the overall performance of the transportation system. This will include fostering a nationally integrated approach to shortsea shipping as well as working internationally with the United States and Mexico.</p> <p><b>Partners:</b> U.S. and Mexico transportation authorities, industry, service providers, other levels of government, other stakeholders.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raise the profile of shortsea shipping in North America, ongoing between 2007/2008–2009/2010.</li> <li>• Enhance understanding of the viability of shortsea shipping, its benefits, and barriers to implementation, ongoing between 2007/2008–2009/2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Targeted shortsea shipping initiatives.</li> <li>• Completion of studies in key areas of policy, markets, trade, urban transportation and sustainability.</li> </ul>	



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>3.3 Infrastructure Best Practices</b></p> <p>Transport Canada is responsible for several current (e.g. Strategic Highway Infrastructure Program) and upcoming infrastructure programs. These programs will continue to support sustainable transportation objectives (e.g. greenhouse gas reduction; economic and social benefits to communities) through project selection due diligence criteria and project performance indicators.</p> <p><b>Partners:</b> Infrastructure Canada, provinces, territories, municipalities and others.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Develop and incorporate sustainable transportation evaluation criteria and performance indicators into new transportation infrastructure programs by 2006/2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of projects funded under current programs and percentage of projects successfully meeting the sustainability objectives.</li> <li>• Number of sustainable transportation indicators developed for new programs.</li> </ul>	  <p>Federal Goals II, III, IV</p>
<p><b>3.4 Mobility Needs of the Aging Population and Persons with Disabilities</b></p> <p>Transport Canada will continue to work with partners including the transportation industry, seniors, and persons with disabilities on an ongoing basis to enhance the accessibility of federally regulated modes of transport across the country.</p> <p><b>Partners:</b> Persons with disabilities, organizations of and for persons with disabilities and seniors, representatives of the transportation industry, other federal departments/agencies, other levels of government.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evaluate the effectiveness of a variety of policy instruments for improving accessibility in the federal transportation system, by 2007/2008.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completed evaluation of the effectiveness of various policy instruments for future policy developments for enhancing accessibility in the federal transportation system.</li> </ul>	



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>3.5 Quebec City – Windsor Corridor Modal Choice Study</b></p> <p>Efforts to promote a more efficient and environmentally sustainable transportation system require a good understanding of how potential measures (e.g., infrastructure investments, regulatory or tax changes) are going to affect demand for each mode. This, in turn, requires a good understanding of how shippers and passengers make modal choice decisions.</p> <p>Transport Canada will complete a study of the Quebec City – Windsor Corridor by 2008/2009, with the goal of building a better understanding of modal choices in Canada's busiest transportation corridor. This will involve developing models to analyze the impact of potential policy decisions on freight and passenger modal choice decisions in the Quebec-Windsor Corridor.</p> <p><b>Partners:</b> Ministère des transports du Québec, Ontario Ministry of Transportation.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Completion of shipper modal choice model (development and calibration) by 2006/2007.</li> <li>• Development and calibration of passenger modal choice model by 2008/2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Relevance and extent of use of models in transportation-related policy development within and outside the federal government.</li> <li>• Expert recognition of quality of model from within and outside government (robustness of estimates, predictive capacity, etc.).</li> </ul>	 



## Challenge 4: Enhance efficiency of vehicles, fuels and fuelling infrastructure.

### *What is the challenge?*


To implement incentives (regulatory, economic, or voluntary) to improve the energy efficiency of vehicles (marine and surface modes), fuels and fuelling infrastructure while preventing or reducing air emissions (primarily), as well as liquid effluents and solid wastes. Measures include more efficient vehicles and systems, cleaner fuels, and the use of pollution-control technology.

### *Why is it important?*


Transportation activities are a significant source of air emissions, contributing to increased greenhouse gas emissions, smog and pollution from airborne toxins. Canada is committed to reducing emissions of greenhouse gases. Canadian standards on particulate matter and ozone, as well as Canada-U.S. agreements, also require significant reductions in emissions of smog precursors.

### *Long-term objective:*



To contribute towards significant reduction in air emissions, liquid effluents and solid waste as a result of the implementation of regulatory, economic and voluntary incentives, coupled with more efficient vehicles and systems, cleaner fuels and the use of pollution-controlled technology.

Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>4.1 Promote Advanced Technology Vehicles</b></p> <p>Transport Canada will on an annual basis evaluate advanced technology vehicles, conduct tests, inspections, evaluations and reports detailing the ability of advanced technology vehicles to comply with existing regulatory requirements and encourage manufacturers to accelerate the introduction of advanced technology vehicles.</p> <p><b>Partners:</b> Auto manufacturers, other auto sector stakeholders, alternate energy providers and professional associations.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evaluate the performance of advanced technology vehicles on an annual basis.</li> <li>Conduct activities to raise public awareness on an annual basis that also allows program information to be disseminated.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Number and type of vehicles and technologies tested with results presented in various report formats.</li> <li>Number and type of activities throughout the year.</li> </ul>	 <p>Federal Goals II, III</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>4.2 Motor Vehicle Fuel Consumption</b></p> <p>Transport Canada will track on an annual basis, fuel consumption of motor vehicles sold in Canada, support government objectives for improved fuel consumption and GHG emissions and generate consumer information to improve vehicle choices.</p> <p>The Government of Canada has tabled amendments to the <i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i> to modernize the Government of Canada's authority to regulate new vehicle fuel consumption. Regulations on fuel consumption of road motor vehicles under the <i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i> will be developed for the model year 2011. This will follow the expiry of the voluntary agreement between industry and the government to achieve a 5.3 megatonne reduction in greenhouse gas emissions from motor vehicles in Canada in 2010.</p> <p><b>Partners:</b> Environment Canada, Natural Resources Canada, Industry Canada, auto sector stakeholders, energy providers and other interested parties.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collect, verify and report on fuel consumption of new vehicles, on an annual basis.</li> <li>• Maintenance of the Vehicles Fuel Economy Information System (VFEIS) database, on an ongoing basis.</li> <li>• Develop new regulation, under the <i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i> to take effect for the 2011 model year.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Timely data collection from all manufacturers.</li> <li>• Audit and verification of data.</li> <li>• Annual reporting of results.</li> <li>• New regulations developed for 2011.</li> </ul>	 <p>Federal Goals II, III</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>4.3 Reduction of Emissions from the Rail Industry</b></p> <p>Transport Canada and Environment Canada will support a Memorandum of Understanding that has been negotiated with the Railway Association of Canada that ensures that its member railways reduce emissions of air pollutants consistent with the United States Environmental Protection Agency (EPA) air pollutant standards and continues to improve its GHG emissions performance between 2006 and 2010. Transport Canada will develop and implement new regulations under the <i>Railway Safety Act</i> to take effect in 2011 for federally regulated railways.</p> <p><b>Partners:</b> Environment Canada, Railway Association of Canada and its railway members, other federally regulated railways and other interested parties.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Work with the Railway Association of Canada and Environment Canada to fully implement the commitments negotiated under the Memorandum of Understanding, between 2006/2007 and 2009/2010.</li> <li>• Develop new regulation, under the <i>Railway Safety Act</i> to take effect following the end of the Memorandum of Understanding in 2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Reductions in emissions achieved due to Memorandum of Understanding.</li> <li>• New regulations developed for 2011.</li> </ul>	  <p>Federal Goals II, III</p>



## Challenge 5: Improve performance of carriers and operators.

### *What is the challenge?*


To promote enhanced environmental management and operations by organizations in the transportation sector. To facilitate the adoption of good management practices throughout the transportation sector. To implement incentives (regulatory, economic or voluntary) to improve efficiency and to prevent or reduce air emissions, liquid effluents and solid wastes in operations. This includes measures to prevent, prepare for, and respond to accidental spills and measures to reduce or eliminate routine discharges of effluent and waste.

### *Why is it important?*


Transportation activities are a significant source of air emissions, liquid effluents and waste and they create a risk of accidents that can release fuels or hazardous materials into the environment. In addition to the characteristics of vehicles, fuels and infrastructure, how they are used and maintained is important. Mitigating these impacts is important to preserve the integrity of aquatic and terrestrial ecosystems, and avoid human exposure to hazardous materials.

### *Long-term objective:*

To encourage organizations in the transportation sector to integrate environmental management into normal business practice in response to incentives (regulatory, economic or voluntary) to improve efficiency and risk management.

Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>5.1 Promote Best Practices for Environmental Management in the Transport Sector</b></p> <p>Transport Canada will work with partners to promote best practices for environmental management and corporate responsibility in the transportation sector.</p> <p><i>5.1.1 Study the business case for an Environmental Incentive Program in the marine sector</i></p> <p>In 2007/2008, Transport Canada will advance the prospects of an environmental incentive program, by investigating and developing the business case for the key players, including interested ports.</p>	<p><b>5.1.1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Complete business case by March 2008.</li> </ul>	<p><b>5.1.1:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Usefulness of business case, including identified incentive opportunities, to advance the prospects of an environmental incentive program.</li> </ul>	 <p>Federal Goal I</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>5.1.2 Strategic Partnerships</b> Beginning in 2007/2008, Transport Canada will draw upon available resources to maintain and build strategic partnerships to help harmonize emission reduction efforts internationally as well as work on domestic and government/ industry initiatives to reduce emissions. Emphasis will be on building industry engagement and leadership for longer-term change, and on establishing targets and action plans that can offer a fast, flexible and cost effective path to emissions reductions within a broader regulatory framework.</p> <p>Transport Canada will also work with governments and transportation stakeholders to identify technological and operational opportunities to mitigate environmental impacts from transportation activities.</p> <p><b>Partners:</b> Modal associations and transportation and environmental groups, and international partners.</p>	<p><b>5.1.2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Increase harmonization of international emission reduction efforts through Transport Canada participation in international forums such as ICAO, IMO, etc. by 2008/2009.</li> <li>• Facilitate the establishment of strategic partnerships designed to improve fuel efficiency for freight shippers and forwarders, by 2011.</li> <li>• With the Transportation Association of Canada (TAC), compile a synthesis of practices on Environmental Management Systems (EMS) and include EMS how-to guidance material by 2007/2008.</li> <li>• With the U.S. Government, under the National Academy of Sciences' Transportation Research Board, participate on the Airports Cooperative Research Panel to study and assess environmental impacts from airport activities and develop mitigative strategies by 2008/2009.</li> <li>• With International Civil Aviation Organization (ICAO) Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) Working Group 2, develop an Airport Air Quality Guidance Document by September 2007/2008.</li> <li>• Extend Transport Canada's partnership with the U.S. Federal Aviation Administration (FAA) and the National Aeronautics and Space Administration (NASA) on a Research Center of Excellence entitled Partnership in Air Transportation Noise and Emissions Reduction, through to 2009/2010.</li> </ul>	<p><b>5.1.2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Harmonization of international reduction efforts as evidenced by the ratification of international regulations of emission reductions and codes of practices and guidelines endorsed by international bodies.</li> <li>• Number of partnerships established to support the fuel efficiency for freight shippers and forwarders.</li> <li>• Number of TAC members that have developed and implemented EMSs for their respective organizations.</li> <li>• Documented success stories and lessons learned.</li> <li>• Published findings of Airports Cooperative Research Panels.</li> <li>• Publication of the Guidance Document.</li> <li>• Research outputs leading to practical technological and/or operational improvements.</li> </ul>	 <p>Federal Goals II, III</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>5.2 Marine Sector Pollution Control</b></p> <p>To promote sustainable development in the marine sector, by 2009/2010, Transport Canada will undertake:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a further examination of <b>Sulphur Emission Control Areas (SECA)</b>;</li> <li>• a program of research and development directed at identifying further improvements in <b>ballast water management</b>;</li> <li>• the design and implementation of an effective national accident prevention and response regime for <b>hazardous and noxious substances (HNS)</b>, sufficient for Canada to meet its obligations under the OPRC-HNS Protocol;</li> <li>• the improvement of <b>ship waste management</b> by designing and implementing a comprehensive national plan for the provision, operation and regulation of port waste reception facilities; and</li> <li>• the improvement of <b>aerial surveillance</b> to monitor marine pollution.</li> </ul> <p><b>Partners:</b> Environment Canada, Fisheries and Oceans Canada, Canadian Coast Guard, private sector, associations, industry, academics, international regulatory agencies, other federal departments, other levels of government.</p>	<p><i>Further Examination of SECA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• In cooperation with Environment Canada, complete the examination of the merits of establishing SECA in selected areas of the country and internationally by 2009/2010.</li> <li>• Develop an inventory of sulphur emissions from ships, by 2008/2009.</li> </ul> <p><i>Ballast Water Management</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• To assist in the development and approval of shipboard treatment systems capable of meeting international performance standards by 2008/2009.</li> </ul> <p><i>HNS spill response regime</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Develop the legislative structure required to put a HNS regime in place together with the necessary regulations and standards starting in 2007/2008.</li> <li>• Create the required HNS response mechanism in order to provide a nationally consistent method of responding to, and managing the response to marine HNS incidents and spills from ships and during the loading and unloading of ships at chemical handling facilities starting in 2007/2008.</li> <li>• Take the necessary action to permit Canada to accede to the OPRC-HNS Protocol starting in 2009/2010.</li> </ul> <p><i>Ship Waste Management</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Finalize a program to improve the provision of shore side waste reception in ports by 2008/2009.</li> </ul> <p><i>National Aerial Surveillance Program</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Continue to increase the effectiveness of the National Aerial Surveillance Program (NASP) by increasing the</li> </ul>	<p><i>Further Examination of SECA</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• The number of areas identified where higher standards are implemented.</li> <li>• Sulphur emission levels.</li> </ul> <p><i>Ballast Water Management</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of systems developed and approved.</li> </ul> <p><i>HNS spill response regime</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of regulations and standards developed.</li> <li>• Effectiveness of national HNS incident response framework.</li> <li>• IMO indication of Canada's accession to the OPRC-HNS Protocol.</li> </ul> <p><i>Ship Waste Management</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Improvements to waste reception at ports.</li> </ul> <p><i>National Aerial Surveillance Program</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Number of pollution patrol hours flown in each Region - per month, per year.</li> <li>• Number of ship source pollution incidents and number of mystery spills detected - per mission, per month, per year.</li> <li>• Number of vessels visually observed and number identified by the aircraft's Automatic Identification System – per hour, per mission, per month, per year.</li> <li>• Number of prosecutions resulting from NASP pollution patrols – per year.</li> </ul>	<div data-bbox="1147 177 1284 310" data-label="Image"> </div> <p>Federal Goal 1</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
	<p>frequency of patrols and expanding surveillance to areas not normally patrolled, such as the Arctic.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Improve capability for observing, detecting and reporting illegal discharges and identifying the vessels that are responsible for polluting Canada's marine environment. By 2007/2008, Transport Canada's modernized Moncton-based Dash 8 aircraft will be fully operational with trained crews and by 2008/2009 an identical capability will be implemented on the West Coast.</li> </ul>		

## Challenge 6: Improve decision-making by governments and the transportation sector.

### What is the challenge?

To understand transportation issues fully, including a better understanding of the scale of transportation activities, their impacts (positive and adverse), and the cost and benefits of policy measures. To use and disseminate better information and to use better decision-making processes and frameworks to reach more balanced, timely, transparent and effective decisions.

### Why is it important?

Better information leads to better decisions. Given the importance of transportation to the economy, society and the environment, it is essential that governments and stakeholders have access to accurate and reliable data and analysis.


Sustainable development is best demonstrated through the process of assessing environmental, economic and social considerations, and reaching conclusions on the appropriate balance and integration of goals.

### Long-term objective:




To ensure existing data gaps are filled and the necessary analysis is done to improve decision-making by governments and stakeholders in the transportation sector.

Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>6.1 Transportation Data and Information</b></p> <p>Transport Canada will continue to lead a centralized effort to organize and improve the collection, dissemination and analysis of sustainable transportation information in all modes. This includes the development of new data and analytical tools to improve decision-making.</p> <p>In the broader context of amendments to the <i>Canada Transportation Act</i>, Transport Canada proposes to amend the provisions on data collection to ensure the availability of consistent useful information on various elements of the transportation system. Amendments to the CTA will also bring the environmental aspect of the transportation system into the legal mandate of the department.</p> <p><b>Partners:</b> Canadian Transportation Agency, Statistics Canada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conduct, on a regular basis, assessments to identify the most important data gaps with regards to transportation activity and energy use for all modes, between 2006/2007 and 2009/2010.</li> <li>In 2006/2007, Transport Canada will develop a database of activity, fuel use and greenhouse gas emissions per mode for all modes of transportation. This database will enable the identification of data gaps, and areas for further work to address data gaps.</li> <li>The department will work with partners, including Statistics Canada, to improve data collection with respect to road vehicle use (including truck freight), by 2007/2008.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Identification of the major data gaps and development of a strategy to address them.</li> <li>Creation of a consistent GHG emissions database for transportation.</li> <li>Number of data collection initiatives related to road vehicle use.</li> </ul>	<p>Federal Goal VI</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Continue to develop and expand the analytical capacity of Transport Canada to assess the economic and environmental costs and benefits of policy and program measures. In 2006/2007, Transport Canada will develop a new basic transportation analytical framework covering light duty vehicles and other modes of transportation. In the following years, Transport Canada would, subject to funding, explore how it could improve the basic framework mainly in relation to surface transportation.</li> <li>• In the context of the <i>Canada Transportation Act</i> amendments, propose amendments to the data provisions to improve the data gathering quality by 2006/2007.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transportation data and analysis used in government decision-making process.</li> <li>• <i>Canada Transportation Act</i> amendments to the data provisions proposed for the adoption by Parliament.</li> </ul>	
<p><b>6.2 Understanding Economic, Social and Environmental Costs of Transport</b></p> <p>Transport Canada will increase its understanding of the full cost implications of the use of different modes of transportation.</p> <p>In 2006/2007 and 2007/2008, Transport Canada will conduct a number of studies and research projects to help fill analytical gaps and contribute to a national perspective on key sustainable transportation issues.</p> <p><b>Partners:</b> Provincial ministries of transport.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transport Canada will lead the development of an environmental analytical framework, by 2008/2009 to estimate the impact of various transportation-related environmental policies and instruments. This initiative includes the evaluation of the costs of the following emissions: clean air (CO, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub>, VOCs, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>), GHGs and noise. The emphasis is on human health impacts.</li> <li>• To have a synthesis report made available to the public by 2008/2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Better sense of priorities in assessing the relative importance of each cost element.</li> <li>• Release of synthesis report.</li> </ul>	 <p>Federal Goal VI</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>6.3 Funding for Sustainable Development Initiatives</b></p> <p>In 2006/2007, Transport Canada will establish an internal sustainable development strategy fund of up to \$1 million/year for three years for innovative projects that make significant contributions to sustainable transportation. Approved projects will be considered SDS commitments.</p> <p><b>Partners:</b> To be determined.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Beginning in 2006/2007, select projects for funding on an annual basis in accordance with established criteria.</li><li>• Implement approved projects, beginning in 2007/2008.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Number of projects funded and total investment.</li><li>• Results of specific projects, including relevant improvements to environmental quality.</li></ul>	  



## Challenge 7: Improve management of Transport Canada operations and lands.

### *What is the challenge?*

To improve environmental management within the department and take action to mitigate the environmental impact of the department's operations. To promote enhanced environmental management by other organizations in the transportation sector operating on federal lands, and those under federal jurisdiction.

### *Why is it important?*

A systematic approach to environmental management allows organizations to understand the nature of their environmental impacts and plan accordingly. By adopting best practices for environmental management, Transport Canada can reduce its own environmental impacts and set an example for others in the transportation sector. Although the department no longer operates many components of the transportation system, it retains a role and responsibility as landlord and overseer, to ensure appropriate environmental management by other organizations. Overall, Transport Canada is in a good position to demonstrate leadership on environmental management and disseminate best practices.

### *Long-term objective:*

To ensure environmental impacts of Transport Canada's operations are mitigated and minimized through the continued implementation and improvement of the department's Environmental Management System.

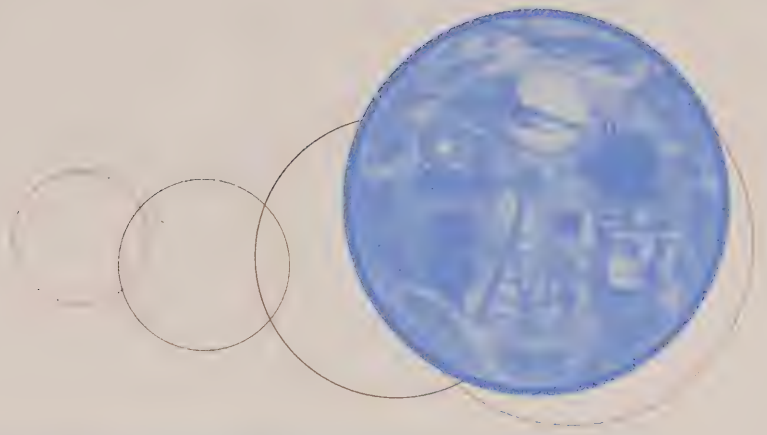
Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<p><b>7.1 Transport Canada Environmental Management System</b></p> <p>Transport Canada will implement its Environmental Management System (EMS) on an ongoing basis, including new targets that focus on priority areas in the department's operations. The department's EMS is based on the International Organization for Standardization (ISO) 14001 standard and the federal government's <i>Guide to Green Government</i>. Fundamental to successfully integrating environmental considerations into daily decision-making, the EMS helps the department meet its objectives for sustainable development. The goal of the EMS is to produce a framework for continuous monitoring of departmental operations, which provides direction to its environmental activities. (See Appendix B for EMS framework).</p> <p><b>Partners:</b> Transport Canada Headquarters and Regions.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conformance with the environmental management system framework (see Appendix B) by 2009/2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Level of conformance with the Environmental Management System Framework.</li> </ul>	<p>Federal Goals I, III, IV, V, VI</p>



Commitments	Targets	Performance measures	Themes & federal goals supported
<b>7.2 Pickering Green Space Lands</b> Transport Canada will implement selected Green Space projects by 2009/2010 that support the Draft Green Space Master Plan and demonstrate environmental stewardship of the Pickering Green Space Lands.	<ul style="list-style-type: none"><li>• Begin development of an Agricultural Management Plan, that will incorporate current best management practices, by 2007/2008.</li><li>• Undertake a stream bank erosion study and implement stream bank restoration by 2009/2010.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Plan for best management practice for agriculture developed.</li><li>• Opportunities for participation of tenant farmers identified, and lease agreements reviewed.</li><li>• Report prepared detailing priority restoration areas and phasing of work identified.</li><li>• Natural species plantings in place to address stream bank erosion.</li></ul>	







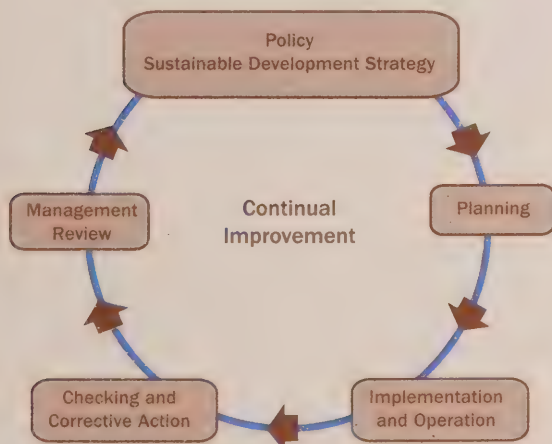
## Part 7:

### FROM WORDS TO WORK

An integral part of any sustainable development strategy is a well thought out plan to systematically carry out that strategy, clearly demonstrate its positive impacts, and encourage ongoing improvement — in essence, to move effectively from words to work.

Transport Canada's second and third sustainable development strategies took steps to improve the department's system for managing the strategy and implementing its commitments (see Appendix C for a summary of the sustainable development strategy review). The ISO 14001 model is used as a basis for addressing the policy, planning, implementation and operation, checking and corrective action, and management review processes for the strategy. Figure 7.1 portrays the major components of the ISO management system.

**Figure 7.1:** A Continuous Improvement Model for Sustainable Development



Transport Canada will continue to improve its ability to monitor progress in implementing its sustainable development commitments and targets, as follows:

#### Policy

- Transport Canada will develop and obtain senior management approval of an ISO-compliant Sustainable Development Policy Statement, by 2008/2009.
- Transport Canada will highlight key 2007–2009 SDS commitments, targets and indicators in the department's annual *Report on Plans and Priorities* (Federal goal VI).
- Transport Canada recognizes that the support of the department's senior management is critical. The department will undertake to ensure that the accountability accords of those senior managers responsible for implementing specific actions in the strategy, reflect their respective 2007-2009 SDS commitments.

#### Planning

- Transport Canada will continue to hold regular meetings (for the 2007/2008–2009/2010 period) of the department's internal Sustainable Development Strategy Committee to oversee and coordinate implementation of the strategy, and to provide a forum for sharing sustainable development information and best practices across departmental groups and regions.

## Implementation and operation

- Transport Canada will undertake a review of training and competency needs for staff involved in the implementation of sustainable development commitments and objectives, by 2008/2009. The department will develop and implement a training plan to ensure that Transport Canada sustainable development training courses (including the department's Sustainable Development Capacity Course) are available as required.
- Transport Canada will also join with other government departments and the Canada School of Public Service to design and deliver Government of Canada Sustainable Development training material. Delivery to begin in 2007/2008 (Federal goal VI).
- The department will undertake efforts to increase employee awareness and understanding of sustainable transportation as well as the department's environment and sustainable development programs and activities. This will include learning events and sustainable transportation articles in departmental newsletters on an ongoing basis.

## Checking and corrective action

- A status report on sustainable development commitments, targets and performance measures will be included in the department's annual *Departmental Performance Report* (Federal goal VI).
- Transport Canada will produce an annual SDS Progress Report, supplemental to the departmental performance report. The results of this report will be presented annually to Transport Canada's senior management committee.

## Management review

- Transport Canada will conduct a review of its sustainable development strategy every three years — the next taking place in 2008/2009.
- Transport Canada will engage its external National Advisory Group, beginning in 2008/2009, to provide strategic direction on the department's sustainable development priorities, review progress of strategy implementation, and make recommendations pertaining to review findings.





## Appendix A: Stakeholder Consultations

Transport Canada recognizes public consultation as a vital element in designing its Sustainable Development Strategy. In promoting sustainable transportation, Transport Canada must work in cooperation with other federal departments, other levels of government, academia, non-governmental organizations and others. The department received considerable input from across Canada that was instrumental in shaping the *Sustainable Development Strategy 2007-2009*.

A key component in developing this strategy was Transport Canada's National Advisory Group, a multi-stakeholder group mandated to advise the department on the development of the strategy. Beginning in March 2006, the department met with the advisory group to receive their advice on the development of *Sustainable Development Strategy 2007-2009*. In particular, the group provided feedback on the approach to developing the strategy, issue scan, issue papers, consultation process, and final strategy.

In preparation for the department's 2007-2009 strategy, Transport Canada commissioned three expert issue papers, specific to the three themes that were selected as areas of focus: urban; commercial freight; and marine transportation. Each issue paper provided context about the key issues and trends within the specific theme area, challenges to address, and recommendations that Transport Canada could consider when developing the strategy. These papers were used to provide context and a starting point for the discussion and do not necessarily reflect Transport Canada's viewpoint.

Transport Canada then invited expert stakeholders to provide focused guidance on each of the three theme areas and specifically what Transport Canada should pursue in its 2007-2009 strategy. This consultation process

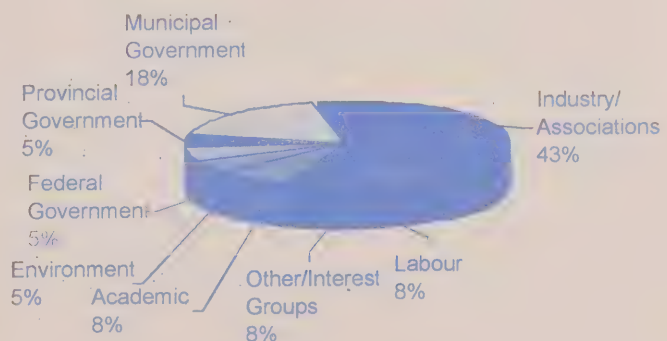
took place in June 2006 through a series of expert workshops, each specific to one of the three aforementioned themes. The marine transportation workshop was held in Vancouver, the urban transportation workshop in Montreal and the freight transportation workshop in Toronto. The purpose of the workshops was to assist Transport Canada in defining the challenges and identifying possible commitments for the 2007-2009 strategy. The issue papers were circulated to invited participants in advance of the workshops. The authors of the papers also gave presentations on their respective papers at the workshops in order to stimulate discussion.

Within each workshop, a rich assortment of experts gave presentations spanning a variety of topics specific to each theme. These presentations provided additional basis for discussion that allowed the participants to actively discuss various opportunities, ideas, challenges and commitments to consider for the 2007-2009 strategy. All stakeholders were also provided with an opportunity to submit written comments. These comments were considered during the development of the strategy.

Over 75 stakeholders attended the three workshops and the department received sixteen written submissions.

### Identification of Participants\* by Sector

(\* In person or in writing)



The workshops were successful in generating a healthy exchange of ideas and provided Transport Canada with valuable insights and recommendations. This allowed the department to move forward in the process of developing and finalizing clear, focused and achievable commitments and targets. Throughout the consultations, stakeholders proposed numerous long-term objectives and key priority measures to be considered during the development of the 2007-2009 strategy, including:

### Marine

- Use collaborative partnerships in all aspects of policy and program development;
- Create linkages with existing industry programs to encourage voluntary action;
- Develop regional sustainable development councils;
- Facilitate data collection, analysis and dissemination;
- Encourage education and awareness of marine issues among the public and within the marine industry sector;
- Conduct a business case assessment for programs such as shortsea shipping practices, or Green Marine incentive program.

### Urban

- Develop a long term sustainable funding formula for sustainable transportation initiatives with all levels of government involved through some form of regional councils;
- Support the development, publication and use of sustainable transportation indicators;
- Explore and assess potential use of fiscal tools for both behavioural change (positively and negatively), as well as for technology development and deployment;

- Transport Canada should lead by example, and provide national coordination on sustainable transportation;
- Improve governance to build capacity of other stakeholders in delivering sustainable transportation initiatives;
- Develop a national policy or strategy on urban transportation with performance indicators.

### Freight

- Performance based funding arrangements should be established to improve the efficiency of the existing transportation system within each mode and to maximize practical improvements achievable within the short-term;
- Data collection should be undertaken to inform better decision-making, improve global competitiveness, and enable allocation of costs;
- Alternatives to encourage sustainable transportation shipping choices within the private sector should be explored;
- Support should be provided for research, development, and implementation of new technologies.

Keeping Transport Canada's mandate in perspective, stakeholder recommendations were incorporated into the strategy where possible. The department has strengthened or added commitments on active transportation, transportation demand management, economic measures, intelligent transportation systems, studying passenger and freight modal choices, reducing emissions, shortsea shipping, the business case for an environmental incentive program in the marine sector, ship waste management, transportation data and information, and understanding the full-cost implications of transportation.

For this strategy, Transport Canada has also added a new element of a Sustainable Development Strategy Fund (see commitment 6.3). It is likely



that many of the initiatives supported through this mechanism will support or advance recommendations made during the SDS workshops. These initiatives will be reported on through the annual SDS Progress Report.

The workshop reports are available at:  
[www.tc.gc.ca/SDS](http://www.tc.gc.ca/SDS)

### **Members of the National Advisory Group:**

Air Transport Association of Canada  
Association of Canadian Port Authorities  
Canadian Automobile Association  
Canadian Industrial Transportation Association  
Canadian Trucking Alliance  
Canadian Vehicle Manufacturers Association  
Chamber of Maritime Commerce  
Electric Mobility Canada  
Fisheries and Marine Institute of Memorial University  
Go for Green  
Government of Manitoba - Transportation Policy and Regulation  
Government of Yukon - Department of Community and Transportation Services  
Hudson's Bay Company  
National Guide to Sustainable Municipal Infrastructure  
Pollution Probe  
The Railway Association of Canada  
Translink  
Transportation Association of Canada  
TRIMAP Communications  
University of Sherbrooke  
University of Winnipeg  
Western Transportation Advisory Council (WESTAC)  
York University Centre for Applied Sustainability

### **Groups consulted on the Sustainable Development Strategy 2007-2009:**

Representatives from these groups attended one or more of the three consultation workshops or submitted their comments in writing.

### **Academic**

Canadian Institute of Marine Engineering  
Dalhousie University  
Université de Montréal  
University of British Columbia,  
Sauder School of Business  
University of Saskatchewan  
University of Sherbrooke

### **Environment**

Better Environmentally Sound  
Transportation (BEST)  
Green Award Foundation  
National Round Table on the Environment  
and the Economy

### **Government – Federal**

Canadian Coast Guard  
Environment Canada  
Infrastructure Canada  
Pacific Pilotage Authority  
Ship-Source Oil Pollution Fund

### **Government – Municipal**

Agence Métropolitaine de Transport  
City of Edmonton  
City of Fredericton  
Communauté métropolitaine de Montréal  
Federation of Canadian Municipalities  
Moving the Economy  
OC Transpo, Ottawa –  
Carleton Regional Transit Commission  
Regional Municipality of Peel  
Société de transport de l'Outaouais (STO)  
Société de transport de Montréal  
Town of Markham  
Translink  
Ville de Montréal; transports et environnement  
Winnipeg Transit

### **Government – Provincial**

BC Ministry of Transportation  
Manitoba Transportation and Government Services  
New Brunswick Department of Transportation  
Ontario Ministry of Transportation



## Industry / Associations

Air Transport Association of Canada  
Association du transport urbain du Québec  
Association of Canadian Port Authorities Canada  
Association for Commuter Transportation  
Canada (ACT)  
BC Ferries  
Canadian Maritime Law Association  
Canadian Pacific Railway  
Canadian Trucking Alliance  
Canadian Urban Transit Association  
Chamber of Maritime Commerce  
Chamber of Shipping of British Columbia  
Council of Marine Carriers  
Fednav  
Genesee and Wyoming Canada Inc.  
Hudson's Bay Company  
International Shipowners Alliance of Canada  
Ontario Power Generation  
Ontario Trucking Association  
P&O Ports Canada Inc.  
Purolator  
Seaspan Coastal Inter-Modal  
Shipping Federation of Canada  
St. Lawrence Seaway Management Corporation  
Talfourd-Jones and Faroex  
Teekay Shipping (Canada) Ltd.  
The BC West Coast Pilots Ltd.  
The Railway Association of Canada  
Transportation Association of Canada –  
Urban Transportation Council  
Weir Canada Inc.  
Western Transportation Advisory Council (WESTAC)  
WestJet

## Labour

BC Ferries Marine Workers' Union  
Canadian Merchant Service Guild  
International Longshore and Warehouse Union  
– Local 400  
International Longshore and Warehouse Union  
– Local 500  
International Transport Worker's Federation  
West Coast Seafarers' Union

## Other / Interest Groups

Consultant in Freight Transportation  
Greater Vancouver Gateway Council  
IBI Group  
Innovation Maritime  
Noxon Associates Ltd.  
Research and Traffic Group  
The Logistics Institute  
TRIMAP Communications

# Appendix B: Transport Canada's Environmental Management System (EMS) Framework



Environmental aspect	Environmental impact	Objectives	Targets	Performance indicators
Air Emissions	Release of greenhouse gases	To reduce greenhouse gas emissions associated with Transport Canada operations.	Reduce Transport Canada greenhouse gas emissions by 4% from 1998/1999 baseline level, by 2010.	Percentage change in Transport Canada's greenhouse gas emissions, measured in carbon dioxide equivalent per year.
	Depletion of fossil fuel resources	To increase the amount of lower emission gasoline purchased for the federal fleet.	All gasoline purchased for federal road vehicles will be ethanol blended, where available.	Percentage of gasoline purchased for federal vehicles that is ethanol blended.
	Soil and groundwater contamination	To actively manage Transport Canada's known contaminated sites by using a risk-based priority approach, in accordance with the Federal Government Approach to Managing Contaminated Land.	To risk manage/remediate Transport Canada's known contaminated sites, by 2010/2011.	Percentage of sites remediated.
Waste Management – Non Hazardous Waste	Quantity and type of waste going to landfills	To ensure that the No Waste Program is available in all applicable owned and operated facilities.	Recycling programs are in place for 100% of applicable owned and operated facilities by 2009.	Percentage of TC applicable facilities with recycling programs.
Hazardous Materials Management	Ozone layer depletion	To reduce the amount of equipment containing Ozone Depleting Substances (ODS) across the department.	Identify opportunities to reduce or eliminate equipment containing ODS by 2009.	Percentage change in Transport Canada's ODS equipment inventory..
Water - Drinking Water	Drinking water contamination	To ensure safe drinking water for Transport Canada employees and the public, at owned and operated facilities.	100% of drinking water management plans at required Transport Canada owned and operated facilities that provide drinking water by 2009.	Percentage of facilities that have drinking water management plans.

Environmental aspect	Environmental Impact	Objectives	Targets	Performance Indicators
Environmental Emergency Response	Soil, air, water (surface and groundwater) contamination	Ensure prevention and preparedness in the event of environmental emergencies at Transport Canada owned and operated facilities.	Establish criteria that prompts Environmental Emergency planning at owned and operated facilities.	Percentage of owned and operated facilities that require environmental emergency plans.
Green Procurement	Resource depletion from the provision of goods and/or services	To decrease the depletion of resources by buying green products.	Identify opportunities and take action to purchase greener goods and services by 2009.	Report annually on the dollar value spent or quantity purchased, and the number of contracts issued against the procurement targets established and identify associated environmental outcomes.
Wastewater	Contaminants or pollutants in wastewater that affect health and/or environment	Ensure wastewater generated from TC facilities meet applicable guidelines.	100% conformance of waste water generated from TC owned and operated applicable facilities meet applicable guidelines.	Percentage of facilities in conformance with applicable guidelines.

**Note:** Government-wide targets are included in the corresponding action plans of the EMS framework, which are located in the department's EMS manual.





## Appendix C: Results of Transport Canada's Sustainable Development Strategy Review

### Transport Canada's previous sustainable development strategies

Since 1997, Transport Canada has tabled three consecutive sustainable development strategies in Parliament, noting that each subsequent strategy is an opportunity to build upon, and strengthen the goals and commitments that have been made in the pursuit of sustainable transportation.

Transport Canada's first sustainable development strategy was tabled in Parliament in December 1997 and was comprised of eight strategic challenges and 47 commitments to action.

Transport Canada's second sustainable development strategy tabled in February 2001 was structured around seven strategic challenges and identified 29 commitments and more than 100 targets in areas where Transport Canada could make a significant difference within its mandate.

The department's third SDS features 32 commitments that were organized into seven strategic challenges. This third strategy saw more precision to the concept of sustainability and new targets and performance measures to address key sustainable transportation issues.

### Did the department accomplish what it set out to do?

In the fall of 2005, the Sustainable Development Division of Transport Canada's Environmental Affairs unit engaged the Consulting Services unit of the Government Information Services Branch, Public Works and Government Services Canada to undertake a review of its Sustainable Development management system, assess its effectiveness, and comment on progress toward the 2004-2006 Sustainable Development Strategy promises.

The management review concluded that at the time of the evaluation and data collection Transport Canada is doing well in accomplishing activities under all seven of its SDS Challenges. With respect to the completion of targets, of Transport Canada's 173 SDS targets identified, 63 per cent are on track, 24 per cent had either been completed or were on-going, 9 per cent had not been initiated and 4 per cent were behind schedule. It was noted that the degree of an on-going effort required to complete targets depends on many factors, such as complexity, dependency on partners, and coordination between branches internally.

The main findings of the Management Review are detailed in the following table.

## 2004-2006 Sustainable Development Management Review Findings

- The understanding of sustainable development has progressed within the department as most interviewees had adequate knowledge with respect to Implementation (80%), Management Review element (67%), Policy-setting element (60%). Fewer had knowledge of the Checking and Corrective Action element.
- The current strategy shows that twice as many targets are on track for completion as compared to the previous two strategies at a similar point in the year.
- All progress information was accessible at the time of the management review. Coordination across TC was an improvement over the findings from the previous review.
- Commitment of resources and emplacement of the structure to deliver on its promises was evident.
- Consistency in internal reporting has been demonstrated as all 173 targets were tracked, which is an improvement over the findings from the previous review.
- Commitment to partnering – in the course of planning and implementing the SDS, the provision of a detailed website for the environment operations and SDS program was effective in moving information horizontally.
- The SD Program requires a formal endorsement of an ISO-compliant policy, with clarification of the relationship between sustainable development and an environment vision and policy statements.
- Inclusion of examination of views and reports from organizations may provide a broader context for Transport Canada to determine the extent to which their efforts are consistent, complimentary, or otherwise moving Canada towards sustainability.
- The SD Management System is not as formally organized as the Environmental Management System (EMS). The EMS follows ISO 14001 fairly closely, while the SD management system does not do so as of yet.
- The lineages between goals, objectives and targets could be clearer. Transport Canada's Challenges and Commitments could more clearly express long-term results to be achieved.
- A lot of activity-based results cause a demand on performance-measurement resources. It may be better to focus on assuring desired outcomes are being achieved than the details of whether particular tasks have been done.

### What the department did well

Each successive strategy has provided Transport Canada with an opportunity to build on the success and lessons learned from the previous strategies. The management review has highlighted specific areas of best practice for the 2004-2006 Sustainable Development Strategy.

The data gathered from interviews, document review (internal documents), and progress tracking shows that Transport Canada is fully engaged in

the planning and implementation the sustainable development strategies.

Overall, trends indicate that Transport Canada has shown consistency in the completion, tracking of targets, and internal reporting.

Coordination across the department was evident as effective communication and information sharing was noted among Transport Canada groups, regions, and partners. A detailed website for the environment operations and SDS program



proved effective in the movement of information horizontally. All progress information was available at the time of the management review.

A commitment to resources and an ongoing effort to implement targets and improve the management system were apparent.

## Lessons learned:

### Opportunities for improvement

The Management Review rendered 14 recommendations regarding the effectiveness of the SD management system and the planning of the next strategy, which are documented as follows:

1. Develop and obtain senior management approval of an ISO-compliant SD Policy.
2. Clarify and communicate the relationship between SD Policy and all other environment and SD policy statements – presumably all other policies should be subordinate to the SD Policy.
3. Apply the SD lens to program delivery elements to uphold the requirements of SD Policy.
4. Adopt or refine previously identified SD challenges.
5. Write future SDS challenges, commitments, and targets as outcome-based, achievable, and measurable, and label them as goals, objectives, and targets.
6. Write future SDS targets that are no less than outputs, but preferably outcomes, reserving all activities (and their inputs and outputs) for an SDS Action Plan.
7. Adopt quantified performance measures with clear and logical links to targets.
8. Develop an SDS Action Plan, including accountabilities and funding allocations, to achieve the targets.
9. Design and deliver an educational campaign for those program activities that fall under the auspices of the SDS and environmental operations.
10. Improve reporting on SD in the *Departmental Performance Report* (DPR), including details on the outcomes achieved.
11. Adopt criteria to track targets across SDSs.
12. Track the degree to which partner assistance is being provided on targets.
13. Revise the scope of the SD Management Review to include external sources of opinion of the effectiveness of Transport Canada's sustainable development efforts.
14. Log the status of implementation on each recommendation and communicate corrective action to stakeholders as it is completed

Transport Canada's third strategy was successful in building on and learning from the first two strategies. However, continuous improvement is an important goal of the strategy and as such the fourth strategy attempts to move beyond the previous strategies by focusing key theme areas where the department can make a difference and by reducing the number of commitments and targets in order to zero in on priority areas.

Defining the commitments, targets and performance measures remains an important area for improvement. Commitments must be relevant, clear and achievable. Better linkages between commitments, targets and performance measures are needed. The performance measures should also be strengthened, so that they are more results-oriented and meaningful. These were important considerations in the development of the action plan for this strategy.

To improve the implementation of the strategy, the department will attempt to strengthen its internal training and tools for sustainable development. Part 7 of this strategy outlines the department's commitments related to its sustainable development management system. The department will follow-up on the recommendations of the Management Review. The recommendations put forth from the review were beneficial in the development of the current strategy. This fourth strategy attempts to provide a result-based approach to achieve our long-term vision for sustainable transportation, while concentrating on a smaller number of achievable commitments.



# Appendix D: Sustainable Development Principles for Transport Canada

Transport Canada has adopted a set of principles that recognize sustainable development as among the highest of departmental priorities, and define how the department will apply the concept of sustainable development to the transportation

sector. Transport Canada is committed to applying these principles to its policies, programs and operations, so that decisions will better reflect the goal of sustainable transportation.

## **SOCIAL PRINCIPLES**

### ***Safety, security and health:***

Transportation systems should first be designed and operated in a way that protects the safety and security of all people. In addition to Transport Canada's commitment to prevent accidents, the department will strive to reduce the negative health impacts of transportation.

### ***Access and choice:***

Transportation systems should provide people with reasonable access to other people, places, goods and services. The department will promote a more diverse transportation system, including access to innovative alternatives (i.e. information technologies).

### ***Quality of life:***

Transportation is a key ingredient in the quality of life of Canadians. The department recognizes that transportation policies have a direct effect on people, and that it must consider the characteristics of different communities and regions across the country.

## **ECONOMIC PRINCIPLES**

### ***Efficiency:***

Transport Canada will use policies, programs and innovative approaches to support the productivity and competitiveness of Canada's transportation system and its contribution to the national economy. The department will explore ways of promoting efficient travel behaviour and sustainable transportation options.

### ***Cost internalization:***

The department recognizes the merit of full cost pricing, whereby the costs of transportation reflect, to the extent possible, their full economic, social and environmental impacts. The department will assess barriers to sustainable transportation practices to better understand the full impact of its decisions.

### ***Affordability:***

Transportation systems should be affordable. The department will promote sustained strategic investment in transportation through new partnerships, innovative financing and a clear identification of priorities. In seeking cost-effective solutions, it will promote options that include demand management and that foster an appropriate mix of modal alternatives.



## ENVIRONMENTAL PRINCIPLES

### ***Pollution prevention:***

Transport Canada will work to ensure that transportation needs are met in a way that avoids or minimizes the creation of pollutants and waste, and that reduces the overall risk to human health and the environment.

### ***Protection and conservation:***

The department will apply sound environmental protection and conservation practices. It will support transportation systems that make efficient use of land and natural resources, preserve vital habitats and maintain biodiversity.

### ***Environmental stewardship:***

The department will continually refine its environmental management system so that its internal operations support sustainable development. As both custodian and landlord, it will consider the potential environmental impacts of new initiatives, and will apply risk management and due diligence practices consistently to its real property assets.

## MANAGEMENT PRINCIPLES

### ***Leadership and integration:***

Transport Canada recognizes sustainable development as among the highest of departmental priorities, and accepts its responsibility to become a leader in sustainable transportation. The department will set priorities and responsibilities, allocate resources, and apply tools to integrate sustainable development into its policies, programs and operations.

### ***Precautionary principle:***

Where there are threats of serious or irreversible damage to the environment, the department will not use a lack of full scientific certainty as a reason for postponing cost-effective measures to prevent environmental degradation.

### ***Consultation and public participation:***

The department will inform and engage employees, stakeholders and communities in its decision-making process as appropriate, and encourage them to participate in achieving the goal of sustainable transportation.

### ***Accountability:***

The department will annually measure and report its progress in achieving its sustainable development objectives and targets. To this end, it will develop and refine sustainable transportation indicators.

# Glossary

---

## Active transportation:

Non-motorized transportation including travel modes such as walking, cycling, skating, skiing, and manual-powered wheelchair.

## Adaptation to climate change:

Involves making adjustments in our social and economic activities to enhance their viability and reduce their vulnerability to climate change. This includes measures to reduce or avoid negative impacts of climate change, and also the steps taken to maximize new opportunities.

## Advanced technology vehicles (ATVs):

Vehicles with available, or soon to be available, technologies able to improve fuel efficiency, reduce air emissions and contribute to the development of cleaner, sustainable transportation systems. Examples of advanced technologies include new powertrains and accessories (hybrid, electric, gasoline and diesel direct injection engines), new body construction and innovations (use of lightweight and/or recyclable materials, small size/dimensions and aerodynamics), lightweight metals and composites, and advanced emission control devices and fuels.

## Ballast water:

Water pumped into the bottom of a ship to ensure its stability, especially in rough seas. Ballast water exchange can lead to the introduction of non-indigenous aquatic organisms and pathogens can be harmful to existing ecosystems; an introduction of either has the potential to effect both negative and irreversible changes in biodiversity.

## Climate change:

Human activities are altering the chemical composition of the atmosphere through the build-up of greenhouse gases that trap heat and reflect it back to the earth's surface. This is resulting in changes

to our climate, including a rise in global temperatures and more frequent extreme weather events.

## Cost internalization:

See Full-Cost Accounting.

## Efficient transportation:

An efficient transportation system is one which allows the maximum movement of people and goods, at the lowest economic, environmental and social cost.

## Environmental Management System:

An Environmental Management System (EMS) is a systematic approach for organizations to bring environmental considerations into decision-making and day-to-day operations. It also establishes a system for tracking, evaluating and communicating environmental performance. An EMS helps ensure that major environmental risks and liabilities are identified, minimized and managed. The ISO 14001 standard, Environmental Management Systems, is the standard within the ISO 14000 series that specifies the requirements of an environmental management system. See also ISO 14000.

## Full-cost accounting (Cost internalization):

An accounting method that determines total value or final price by internalizing non-market values such as environmental and social costs and benefits.

## Green commute:

Transport Canada's Green Commute program demonstrates alternatives to single occupancy vehicle trips in commuting to and from work. Alternatives include public transit, active transportation, car pooling and telecommuting.





### **Green procurement:**

Green procurement is the integration of environmental considerations – alongside quality, performance, price and availability – into the procurement process, from planning to final disposal. Green procurement means that environmental impacts of the goods we procure have been appropriately considered using techniques like total life cycle costing.

### **Greenhouse gases:**

Greenhouse gases are gases that absorb and trap heat in the atmosphere and cause a warming effect on earth. Some occur naturally in the atmosphere, while others result from human activities. Greenhouse gases include carbon dioxide, water vapor, methane, nitrous oxide, ozone, chlorofluorocarbons, hydrofluorocarbons and perfluorocarbons.

### **Intelligent Transportation Systems (ITS):**

The application, in an integrated manner, of advanced information processing (computers), communications, sensor and control technologies and management strategies, to improve the functioning of the transportation system.

### **Intermodal transportation:**

Intermodal transportation is the use of two or more modes to move freight or passengers from origin to destination. For freight, an intermodal movement includes all aspects of the supply chain involved in the movement and transfer of goods under a single freight bill. For passengers, intermodal movement means a seamless trip from origin to destination using more than one mode.

### **International Maritime Organization (IMO):**

Established in 1948 by the United Nations Maritime Conference, the purposes of the Organization are “to provide machinery for co-operation among Governments in the field of governmental regulation and practices relating to technical matters of all kinds affecting shipping

engaged in international trade; and to encourage and facilitate the general adoption of the highest practicable standards in matters concerning maritime safety, efficiency of navigation and prevention and control of marine pollution from ships.” The Organization has 166 Member States, including Canada.

### **ISO 14000:**

ISO 14000 is a series of international, voluntary environmental management standards. Developed under International Organization for Standardization Technical Committee 207, the 14000 series of standards address the following aspects of environmental management: Environmental Management Systems (EMS), Environmental Auditing and Related Investigations (EA&RI), Environmental Labels and Declarations (EL), Environmental Performance Evaluation (EPE), Life Cycle Assessment (LCA), and Terms and Definitions (T&D). See also Environmental Management System.

### **Issue scan:**

An issue scan is an assessment of a department’s activities in terms of their impact on sustainable development.

### **MARPOL Annexes:**

The MARPOL Annexes were established at an international convention on marine pollution, with MARPOL Annex VI being intended to reduce the discharges of air pollutants from ships.

### **National Advisory Group:**

A committee created in 1996 by Transport Canada, to advise the department on the development of its 1997 strategy. Composed of transportation and environmental experts, the National Advisory Group was re-established in 2000, 2003, and 2005 to advise Transport Canada on the development of the department’s second, third and fourth sustainable development strategies.

### **Non-renewable resources:**

Non-renewable resources are natural resources that are in fixed supply (i.e. minerals, oil, coal).

### **Performance measure:**

An indicator that provides information (either qualitative or quantitative) on the extent to which a policy, program or initiative is achieving its outcomes.

### **Pollution prevention:**

The use of processes, practices, materials, products or energy that avoid or minimize the creation of pollutants or wastes, and reduce overall risk to human health or the environment.

### **Precautionary principle:**

When there are threats of serious or irreversible damage, scientific uncertainty shall not be used to postpone cost-effective measures to prevent environmental degradation.

### **Shortsea shipping:**

Generally refers to the movement of cargo and passengers by water, between points situated relatively closely to one another. This usually includes domestic shipping along coastlines, to and from nearby islands, or within lakes and river systems, but may also have an international element.

### **Sulphur emission control areas:**

Areas where ships must reduce their sulphur emissions below a set threshold level.

### **Sustainable development:**

Development that meets the needs of the present, without compromising the ability of future generations to meet their own needs.

### **Sustainable development strategy:**

In accordance with the *Auditor General Act*, the strategy that each Minister responsible for a federal government department is required to submit to Parliament every three years, beginning in 1997. It outlines the department's goals and action plans for integrating sustainable development into its policies, programs and operations.

### **Sustainable Development Strategy Committee:**

Comprised of managers from each group and region of Transport Canada, the Committee oversees the development of the department's sustainable development strategy, and provides a forum for sharing information and practices concerning sustainable development across the department.

### **Transportation Demand Management (TDM):**

A variety of strategies to influence travel behavior by mode, cost, time or route, in order to reduce the number of vehicles and to provide mobility options. TDM strategies are often applied to achieve public goals, such as reduced traffic congestion, improved air quality, and decreased reliance on energy consumption. TDM strategies are also used by employers to reduce overhead costs, enhance productivity, and address other business problems such as employee turnover.











ment intermodal englobe tous les éléments de la chaîne d'approvisionnement qui entrent en jeu dans la circulation et le transport des marchandises en vertu d'une seule facture de transport. Pour les passagers, le mouvement intermodal désigne un trajet ininterrompu du point d'origine au point de destination en empruntant plus d'un mode de transport.

### Transport maritime à courte distance :

Désigne en général le transport de marchandises et de passagers par bateau entre des points relativement proches l'un de l'autre. Cela englobe normalement la navigation intérieure le long du littoral, à destination et en provenance des îles proches ou dans les lacs et les cours d'eau, même si cela peut comporter un élément international.

### Véhicules à technologies de pointe (VTP) :

Véhicules dotés de technologies nouvelles capables d'améliorer la consommation de carburant, de réduire les émissions atmosphériques et de contribuer à l'établissement de réseaux de transport plus propres et plus durables. Comme exemples de technologies de pointe, mentionnons les nouvelles transmissions et accessoires (moteurs hybrides, électriques, à essence, diesel à injection directe), les nouvelles caisses et les innovations (comme l'utilisation de matériaux légers et (ou) recyclables, les petites dimensions et l'aérodynamisme), les métaux légers et les composites, et les dispositifs et les carburants évolués de contrôle des émissions.

### Zones de contrôle des émissions de soufre :

Zones dans lesquelles les navires doivent réduire leurs émissions de soufre sous un seuil établi.

## Ressources non renouvelables :

Ressources naturelles dont l'approvisionnement est fixe (comme les minéraux, le pétrole, le charbon).

## Stratégie de développement durable :

Conformément à la *Loi sur le vérificateur général*, stratégie que chaque ministre responsable d'un ministère du gouvernement fédéral est tenu de présenter au Parlement tous les trois ans, depuis 1997. Celle-ci fait état des buts et des plans d'action du Ministère pour intégrer le développement durable dans ses politiques, programmes et activités.

## Système de gestion de l'environnement (SGE) :

Approche systématique des organisations pour intégrer les facteurs environnementaux dans leur processus décisionnel et leurs activités quotidiennes. Cette approche établit également un mécanisme de suivi, d'évaluation et de communication des performances environnementales. Un SGE aide à s'assurer que les principaux risques environnementaux et les responsabilités sont déterminés, minimisés et gérés. La norme ISO 14001 des systèmes de gestion de l'environnement est la norme faisant partie de la série ISO 14000 qui stipule les exigences liées à un système de gestion de l'environnement. Voir également ISO 14000.

## Systèmes de transport intelligents (STI)

L'application intégrée des technologies avancées de traitement de l'information (ordinateurs, de communication, de captage et de contrôle et des stratégies de gestion visant à améliorer le réseau de transport.

## Transport actif :

Transport non motorisé englobant des moyens de locomotion comme la marche, la bicyclette, le patin, le ski et le fauteuil roulant manuel.

## Transport intermodal :

Recours à deux ou plusieurs modes de transport pour transporter des marchandises ou des voyageurs de leur point d'origine à leur point de destination. Pour les marchandises, un mouve-



## Efficacité des transports :

Un réseau de transport efficace est celui qui permet la circulation maximale des personnes et marchandises au meilleur coût possible, du point de vue économique, environnemental et social.

## Gaz à effet de serre :

Gaz qui absorbent et emprisonnent la chaleur dans l'atmosphère et qui entraînent le réchauffement de la planète. Certains sont présents naturellement dans l'atmosphère, tandis que d'autres découlent d'activités humaines. Parmi les gaz à effet de serre, il y a le dioxyde de carbone, la vapeur d'eau, le méthane, l'oxyde nitreux, l'ozone, les chlorofluorocarbones, les hydrofluorocarbones et les perfluorocarbones.

## Gestion de la demande

### de transport (GDT) :

Une variété de stratégies pour influencer le

comportement des voyageurs selon le mode, les coûts, le moment ou la route, afin de réduire le nombre de véhicules et de fournir d'autres possibilités de déplacement. Des stratégies de GDT sont souvent appliquées pour réaliser des objectifs publics, comme la réduction des encombrements routiers, l'amélioration de la qualité de l'air, et la diminution de la dépendance à l'égard de la consommation d'énergie. D'autres stratégies de GDT sont aussi utilisées par les employeurs pour réduire les frais généraux, accroître le rendement et traiter d'autres questions opérationnelles, comme le taux de roulement des employés.

## Groupe consultatif national :

Comité créé en 1996 par Transports Canada pour prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de sa stratégie de 1997 et les consultations tenues à son sujet. Composé d'experts en transports et en environnement, le Groupe consultatif national a été à nouveau créé en 2000, 2003 et en 2005 pour fournir des conseils à Transports Canada sur l'élaboration des deuxième, troisième et quatrième stratégies de développement durable du Ministère.

## Internalisation des coûts :

Voir Comptabilisation du coût complet.

## ISO 14000 :

Série de normes internationales et volontaires de gestion de l'environnement. Établie par le Comité technique de l'Organisation internationale de normalisation 207, la série de normes 14000 traite des aspects suivants de la gestion de l'environnement : systèmes de gestion de l'environnement (SGE), vérifications environnementales et enquêtes connexes, étiquetage et allégations concernant l'environnement, évaluation du rendement environnemental, évaluation du cycle de vie, et termes et définitions. Voir également Systèmes de gestion de l'environnement.

## Mesure du rendement :

Indicateur (quantitatif ou qualitatif) servant à déterminer jusqu'à quel point une politique, un programme ou une initiative atteint ses résultats.

## Organisation maritime internationale (OMI) :

Établie en 1948 dans le cadre de la Conférence maritime des Nations Unies, l'Organisation a pour but « d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi rigoureuses que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ». L'Organisation compte 166 États membres, dont le Canada.

## Prévention de la pollution :

Utilisation de procédés, pratiques, matériaux, produits ou énergies qui évitent ou atténuent la création de polluants ou de déchets et réduisent les risques généraux pour la santé humaine ou l'environnement.

## Principe de précaution :

Lorsqu'il existe des risques de dommages irréversibles, on ne prend pas pour prétexte l'incertitude scientifique pour reporter des mesures rentables visant à prévenir la dégradation environnementale.



# Glossaire

## Adaptation au changement climatique :

Désigne les ajustements qu'il faut opérer dans nos activités sociales et économiques pour améliorer leur viabilité et réduire leur vulnérabilité face au changement climatique. Cela englobe les mesures visant à atténuer ou à éviter les incidences néfastes du changement climatique, et également les mesures prises pour maximiser les nouvelles possibilités.

## Analyse de la conjoncture :

L'analyse de la conjoncture est une évaluation des activités du Ministère sous l'angle de leur incidence sur le développement durable.

## Annexes MARPOL :

Les annexes MARPOL ont été établies lors d'une convention internationale sur la pollution du milieu marin, l'annexe MARPOL VI ayant pour objet de réduire les polluants atmosphériques produits par les navires.

## Changement climatique :

Les activités humaines modifient la composition chimique de l'atmosphère en favorisant l'accumulation de gaz à effet de serre qui retiennent la chaleur et la renvoient vers la surface de la Terre. En conséquence, le climat change : la température de la planète s'élève et les phénomènes météorologiques violents sont plus fréquents.

## Comité de la stratégie de développement durable :

Composé de gestionnaires de chaque groupe et région de Transports Canada, le Comité surveille l'élaboration de la stratégie de développement durable du Ministère et tient lieu de tribune d'échange de données et de pratiques au sujet du développement durable dans tout le Ministère.

## Comptabilisation du coût complet (internalisation des coûts) :

Méthode comptable qui détermine la valeur totale ou le prix final en internalisant les valeurs non marchandes comme les coûts et les avantages environnementaux et sociaux.

## Développement durable :

Développement qui répond aux besoins de la génération actuelle, sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs.

## Eau de lest :

Eau pompée au fond d'un navire pour assurer sa stabilité, en particulier par forte houle. L'échange d'eau de lest peut se solder par l'introduction d'organismes aquatiques exotiques et d'agents pathogènes qui peuvent être nuisibles pour les écosystèmes existants; l'introduction des uns et des autres risque de provoquer des changements à la fois néfastes et irréversibles dans la biodiversité.

## Eco-approvisionnements :

Par éco-approvisionnement, on entend l'intégration de paramètres environnementaux — aux côtés de la qualité, du rendement, du prix et de la disponibilité — dans le processus d'approvisionnement, depuis la planification jusqu'à l'élimination définitive. Les éco-approvisionnements signifient que les incidences sur l'environnement des produits que nous achetons ont été dûment prises en considération à l'aide des techniques d'établissement du coût de l'ensemble du cycle de vie.

## Econavette :

Le programme Econavette de Transports Canada apporte la preuve qu'il existe d'autres solutions que les trajets en voiture à un seul occupant pour se rendre au travail et en revenir. Ces options englobent les transports en commun, les transports actifs, le covoiturage et le télétravail.



## PRINCIPES ENVIRONNEMENTAUX

### Prévention de la pollution :

Nous ferons tout pour que les besoins de transport soient satisfaits de façon à éviter ou à réduire au minimum l'émission de polluants et de déchets, et à diminuer les risques généraux pour la santé humaine et l'environnement.

### Protection et conservation :

Nous appliquerons des pratiques efficaces de protection et de conservation de l'environnement. Nous appuierons les réseaux de transport qui prévoient l'utilisation efficace des terrains et des ressources naturelles, assurent la conservation des habitats et le maintien de la biodiversité.

### Gérance de l'environnement :

Nous peaufinerons sans cesse notre système de gérance de l'environnement de telle sorte que nos activités internes appuient le développement durable. Gardien et propriétaire de biens, le Ministère prendra en considération les conséquences environnementales que risquent d'avoir les nouvelles initiatives, et appliquera la gestion des risques et les pratiques de diligence raisonnable de façon uniforme dans la gestion de ses biens immobiliers.

## PRINCIPES DE GESTION

### Leadership et intégration :

Nous reconnaissons que le développement durable figure parmi les grandes priorités ministérielles et acceptons notre responsabilité de chef de file en matière de transport durable. Nous établirons des priorités et des responsabilités, attribuerons des ressources et utiliserons des outils, de façon à intégrer le développement durable dans nos politiques, programmes et activités.

### Principe de prudence :

Lorsque des menaces de dommages graves ou irréversibles pour la santé humaine et l'environnement existent, Transports Canada ne prendra pas pour prétexte l'absence de certitude scientifique pour reporter des mesures rentables qui permettent de prévenir la dégradation de l'environnement.

### Consultations et participation du public :

Nous informons les employés, les intervenants et les collectivités, et les ferons participer à notre processus décisionnel comme il convient, et nous les inciterons à prendre part à la réalisation de l'objectif du transport durable.

### Responsabilité :

Nous mesurerons chaque année notre démarche dans la réalisation de nos objectifs de développement durable. Nous produirons des rapports à cet égard, et nous élaborerons et peaufinerons des indicateurs de transport durable.



# Annexe D : Principes de développement durable pour Transports Canada

Transports Canada a adopté un ensemble de principes qui font du développement durable une des grandes priorités du Ministère et définissent la façon dont celui-ci appliquera le concept de développement durable au secteur des transports.

Transports Canada s'engage à appliquer ces principes à ses politiques, ses programmes et ses activités, de manière à ce que les décisions traduisent mieux l'objectif de développement durable.

## PRINCIPES SOCIAUX

### Sécurité, sûreté et santé :

Les réseaux de transport doivent d'abord et avant tout être conçus et exploités de façon à assurer la sécurité et la sûreté de tous. Outre notre engagement en matière de prévention des accidents, nous nous efforcerons de réduire les incidences néfastes des transports sur la santé.

### Accès et choix :

Les réseaux de transport doivent offrir à tous un accès raisonnable aux autres personnes, aux destinations, aux marchandises et aux services. Nous favoriserons un réseau de transport plus diversifié, ainsi que l'utilisation de solutions novatrices (technologies de l'information, etc.).

### Qualité de vie :

Les transports sont un élément clé de la qualité de vie des Canadiens. Nous reconnaissons que les politiques de transport influencent directement les personnes et que nous devons prendre en considération les caractéristiques des diverses collectivités et régions du pays.

## PRINCIPES ÉCONOMIQUES

### Efficacité :

Nous utiliserons des politiques, des programmes et des approches novatrices pour appuyer la productivité et la compétitivité de l'économie canadienne et de son réseau de transport. Nous examinerons les façons de promouvoir les comportements responsables des voyageurs et des options efficaces en matière de transport durable.

### Internalisation des coûts :

Nous reconnaissons le bien-fondé d'une pleine attribution des coûts, ce qui signifie que les dépenses de transport reflètent le plus fidèlement possible tous les coûts économiques, sociaux et environnementaux. Nous évaluerons les obstacles à des pratiques de transport durable afin de mieux comprendre l'impact de nos décisions.

### Abordabilité :

Les réseaux de transport doivent être abordables. Le soutien d'investissements stratégiques dans les transports nécessite de nouveaux partenariats, des modes de financement novateurs et une définition claire des priorités. Dans notre quête de solutions économiques, nous favoriserons les options qui englobent la gestion de la demande et prévoient l'utilisation d'une combinaison appropriée de modes de transport.



La troisième stratégie de Transports Canada a permis de s'instruire et de tirer les leçons des deux premières stratégies. Toutefois, l'amélioration continue est un but important de la stratégie et c'est pourquoi la quatrième vise à dépasser les stratégies précédentes en se concentrant sur des thèmes clés auxquels le Ministère peut apporter une précieuse contribution et en réduisant le nombre d'engagements et de cibles afin de se concentrer sur les secteurs prioritaires.

La définition des engagements, des cibles et des mesures du rendement demeure un secteur d'amélioration important. Les engagements doivent être pertinents, clairs et réalisables. Il faut absolument établir de meilleurs liens entre les engagements, les cibles et les mesures du rendement. Les mesures du rendement doivent également être raffermies pour être davantage axées sur des résultats et plus utiles. C'était la dans l'élaboration du plan d'action relatif à cette stratégie.

Pour améliorer la mise en œuvre de la stratégie, le Ministère s'emploiera à renforcer sa formation interne et ses instruments de développement durable. La partie 7 de cette stratégie expose les engagements du Ministère au sujet de son système de gestion du développement durable. Le Ministère donnera suite aux recommandations de l'examen de gestion. Les recommandations découlant de l'examen ont été bénéfiques à l'élaboration de la stratégie actuelle. Cette quatrième stratégie s'efforce d'offrir une méthode axée sur des résultats pour permettre à notre vision à long terme sur le transport durable de se concrétiser, tout en se concentrant sur un plus petit nombre d'engagements réalisables.



## CE QUE LE MINISTÈRE A BIEN FAIT

Chaque stratégie successive permet à Transports Canada de tirer parti des succès et des leçons des stratégies précédentes. L'examen de gestion a fait ressortir des éléments précis des pratiques d'excellence pour la *Stratégie de développement durable 2004-2006*.

Les données glanées dans le cadre des entrevues, de l'examen des documents (internes) et du suivi des progrès révèlent que Transports Canada se mobilise entièrement dans la planification et la mise en œuvre des stratégies de développement durable.

Dans l'ensemble, les tendances montrent que Transports Canada a fait preuve de cohérence dans l'atteinte, le suivi des cibles et les rapports internes.

La coordination est manifeste dans tout le Ministère, comme en fait foi l'efficacité des communications et de l'échange d'informations entre les groupes, les régions, et les partenaires de Transports Canada. Un site Web détaillé sur les opérations environnementales et le programme de SDD s'est révélé efficace dans la transmission d'information à l'horizontale. Toutes les données sur les progrès étaient disponibles au moment de l'examen de gestion.

L'engagement des ressources et l'effort soutenu pour atteindre les cibles et améliorer le système de gestion étaient manifestes.

## Leçons apprises : possibilités d'amélioration

L'examen de gestion a abouti à 14 recommandations sur l'efficacité du système de gestion du DD et la planification de la prochaine stratégie, lesquelles sont illustrées ci-après :

1. Elaborer une politique de DD conforme à la norme ISO et la faire approuver par la haute direction.
2. Éclaircir et communiquer le rapport entre la politique de DD et toutes les autres déclarations de principe sur l'environnement et le

- DD – sous réserve que toutes les autres politiques soient subordonnées à la politique de DD.
3. Appliquer l'objectif du DD aux éléments d'exécution des programmes afin de répondre aux exigences de la politique de DD.
4. Adopter ou peaufiner les défis du DD découlant des futurs défis, engagements et cibles de la SDD comme étant axés sur des résultats, réalisables et mesurables, et les désigner comme buts, objectifs et cibles.
5. Rédiger les futurs défis, engagements et cibles de la SDD comme étant axés sur des résultats, en réservant toutes les activités (et leurs intrants et leurs extrants) pour un plan d'action de la SDD.
6. Adopter des mesures du rendement quantifiées comportant des liens clairs et logiques avec les cibles.
7. Elaborer un plan d'action de la SDD, comportant les responsabilités et la répartition des crédits, pour atteindre les cibles.
8. Concevoir et lancer une campagne d'éducation au sujet des activités opérationnelles qui tombent sous l'égide de la SDD et des opérations environnementales.
9. Améliorer les rapports sur le DD dans le *Rapport ministériel sur le rendement* (RMR), en fournissant des précisions sur les résultats atteints.
10. Adopter des critères pour suivre les cibles de toutes les SDD.
11. Suivre dans quelle mesure les différents partenaires contribuent à l'atteinte des cibles.
12. Réviser la portée de l'examen de gestion du DD pour y inclure des sources extérieures d'opinion sur l'efficacité des efforts de Transports Canada en matière de développement durable.
13. Consigner la suite donnée à chaque recommandation et faire part des mesures correctives aux intervenants dès qu'elles ont été prises.



## Constatations de l'examen de gestion de la stratégie de développement durable 2004-2006

- La notion de développement durable est mieux comprise au sein du Ministère, comme en témoigne le fait que la plupart des personnes interrogées ont des connaissances suffisantes du volet de mise en œuvre (80 %), du volet d'examen de gestion (67 %), du volet d'établissement des politiques (60 %). Moins nombreuses sont celles qui sont au courant du volet Vérification et mesures correctrices.
- La stratégie actuelle révèle que deux fois plus de cibles sont en bonne voie de réalisation par rapport aux deux stratégies précédentes à un moment semblable de l'année.
- Toutes les données sur l'avancement étaient accessibles au moment de l'examen de gestion. La coordination au sein de TC marque une amélioration par rapport aux constatations de l'examen précédent.
- L'engagement de ressources et l'emplacement de la structure permettant de tenir les promesses sont évidents.
- L'uniformité des rapports internes est prouvée, car les 173 cibles sont en bonne voie, ce qui marque une amélioration par rapport aux constatations de l'examen précédent.
- L'engagement d'établir des partenariats durant la planification et la mise en œuvre de la SDD, la construction d'un site Web détaillé pour les opérations d'environnement et le programme de la SDD ont permis de diffuser des renseignements à l'horizontale.
- Le programme de DD exige l'aval officiel d'une politique conforme à l'ISO, avec un éclaircissement des rapports entre le développement durable et une vision de l'environnement et des déclarations de principe.
- L'insertion de l'examen des points de vue et des rapports d'organisations peut offrir un contexte élargi à Transports Canada pour déterminer dans quelle mesure ses efforts sont uniformes, complémentaires ou contribuent à la durabilité du Canada.
- Le système de gestion du DD n'est pas aussi organisé que le Système de gestion de l'environnement (SGE). Le SGE suit d'assez près la norme ISO 14001 alors que le système de gestion du DD n'en est pas encore là.
- Les liens entre les buts, les objectifs et les cibles pourraient être plus clairs. Les défis et les engagements de Transports Canada pourraient exprimer plus clairement les résultats escomptés à long terme.
- De nombreux résultats axés sur les activités entraînent des pressions sur les ressources de mesure du rendement. Sans doute serait-il préférable de s'assurer que les résultats souhaités sont en voie d'être atteints au lieu de fournir des précisions sur le fait que certaines tâches ont été accomplies.



# Annexe C : Résultats de l'examen des stratégies de développement durable de Transports Canada

## Stratégies de développement durable antérieures de Transports Canada

Depuis 1997, Transports Canada a déposé trois stratégies de développement durable consécutives devant le Parlement, en faisant observer que chaque stratégie lui donne l'occasion de raffermir les objectifs et les engagements pris pour assurer la durabilité des transports.

La première stratégie de développement durable de Transports Canada a été déposée devant le Parlement en décembre 1997 et elle comportait huit défis stratégiques et 47 engagements.

La deuxième stratégie de développement durable du Ministère a été déposée en février 2001 et elle s'articulait autour de sept défis stratégiques et comportait 29 engagements et plus d'une centaine de cibles dans des domaines où Transports Canada peut contribuer à modifier le cours des événements dans les limites de son mandat.

La troisième SDD du Ministère comprenait 32 engagements s'articulant autour de sept défis stratégiques. La troisième stratégie précisait le concept de durabilité et fixait de nouvelles cibles et des mesures du rendement pour résoudre les principaux problèmes du transport durable.

## Le ministère a-t-il fait ce qu'il avait dit qu'il ferait?

À l'automne 2005, la Division du développement durable de la Direction des affaires environnementales de Transports Canada a fait appel à l'unité des services-conseils de la Direction des services d'information du gouvernement de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada pour qu'elle entreprenne un examen de son système de gestion du développement durable, qu'elle évalue son efficacité et qu'elle formule des remarques sur l'avancement de la *Stratégie de développement durable 2004-2006*.

L'examen de gestion a révélé qu'au moment de l'évaluation et de la collecte des données, Transports Canada était sur la bonne voie dans l'accomplissement des activités prévues en vertu des sept défis de la SDD. Pour ce qui est de l'atteinte des cibles, sur les 173 cibles de la SDD de Transports Canada, 63 % étaient sur la bonne voie, 24 % avaient été atteintes ou étaient en voie de l'être, 9 % n'avaient pas été lancées et 4 % étaient en retard. Selon l'examen, le niveau d'effort nécessaire pour atteindre les cibles dépend de nombreux facteurs, comme la complexité, la dépendance à l'égard des partenaires et la coordination interne entre les directions.

Les principaux résultats de l'examen de gestion sont exposés dans le tableau qui suit.

Paramètre environnemental	Impact sur l'environnement	Objectifs	Cibles	Indicateurs de rendement
Eau – eau potable	Contamination de l'eau potable	Offrir de l'eau potable sans danger aux employés de Transports Canada et au public dans toutes les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.	Il faut des plans de gestion de l'eau potable dans toutes les installations appartenant à Transports Canada et exploitées par lui qui fournissent de l'eau potable d'ici 2009.	Pourcentage d'installations dotées de plans de gestion de l'eau potable.
Intervention en cas d'éco-urgence	Contamination des sols, de l'air et de l'eau (de surface et souterraine)	Assurer la prévention et l'état de préparation en cas d'éco-urgence dans les installations qui appartiennent à Transports Canada et sont exploitées par lui.	Établir des critères qui déclenchent le plan d'éco-urgence dans les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.	Pourcentage d'installations appartenant au Ministère et exploitées par lui qui nécessitent des plans d'éco-urgence.
Approvisionnements écologiques	Épuisement des ressources attribuable à l'achat de biens et (ou) de services	Mettre un frein à l'épuisement des ressources en achetant des produits écologiques.	Repérer les possibilités et prendre des mesures pour l'acquisition de biens et services plus écologiques d'ici 2009.	Rendre compte chaque année du montant dépensé ou de la quantité achetée et du nombre de contrats adjugés par rapport aux cibles d'approvisionnement établies et déterminer les résultats environnementaux qui s'y rattachent.
Eaux usées	Contaminants ou polluants dans les eaux usées qui nuisent à la santé et (ou) à l'environnement	S'assurer que les eaux usées provenant des installations de TC respectent les recommandations qui s'appliquent.	Conformité totale des eaux usées provenant des installations appartenant à TC et exploitées par lui dans le respect des recommandations qui s'appliquent.	Pourcentage d'installations conformes aux recommandations qui s'appliquent.

**Nota :** Les cibles à l'échelle du gouvernement sont intégrées aux plans d'action correspondants du cadre du SGE et se trouvent dans le manuel du SGE du Ministère.



# Annexe B : Cadre du système de gestion de l'environnement (SGE) de transports canada

Paramètre environnemental	Impact sur l'environnement	Objectifs	Cibles	Indicateurs de rendement
Émissions atmosphériques	Émissions de gaz à effet de serre	Réduire les émissions de gaz à effet de serre imputables aux activités de Transports Canada.	Réduire de 4 % les émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada d'ici 2010 par rapport au niveau de référence de 1998-1999.	Variation en pourcentage des émissions de gaz à effet de serre de Transports Canada, mesurées en équivalents dioxyde de carbone par an.
	Épuisement des réserves de combustibles fossiles	Augmenter la quantité d'essence peu polluante achetée pour le parc fédéral.	Toute l'essence achetée pour les véhicules automobiles du gouvernement fédéral sera un mélange à base d'éthanol, le cas échéant.	Pourcentage d'essence achetée pour les véhicules du gouvernement fédéral mélangée à de l'éthanol.
Gestion des terres	Contamination des sols et de la nappe phréatique	Gérer activement les sites contaminés connus de Transports Canada au moyen d'une approche prioritaire axée sur les risques et conforme à la méthode de gestion des terres contaminées du gouvernement fédéral.	Gérer les risques et assainir les sites contaminés connus de Transports Canada d'ici 2010-2011.	Pourcentage de sites assainis.
Gestion des déchets dangereux et non dangereux	Quantité et type de déchets expédiés vers les sites d'enfouissement	S'assurer que le programme Non aux déchets est disponible dans toutes les installations appartenant au Ministère et exploitées par lui.	Des programmes de recyclage sont en place pour 100 % des installations appartenant au Ministère et exploitées par lui d'ici 2009.	Pourcentage d'installations de TC où il y a des programmes de recyclage.
Gestion des substances dangereuses	Appauvrissement de la couche d'ozone	Réduire la quantité d'équipements contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone dans tout le Ministère.	Déterminer les possibilités de réduire ou d'éliminer les équipements qui contiennent des substances appauvrissant la couche d'ozone d'ici 2009.	Variation en pourcentage des équipements de Transports Canada contenant des substances appauvrissant la couche d'ozone.



## Gouvernement - Provinciaux

Ministère des Transports de  
Colombie-Britannique  
Ministère des Transports de l'Ontario  
Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick  
Ministère des Transports et des Services  
gouvernementaux du Manitoba

## Industrie/associations

Alliance canadienne du camionnage  
Alliance des armateurs internationaux du Canada  
Association canadienne du droit maritime  
Association canadienne du transport urbain  
Association du camionnage de l'Ontario  
Association du transport aérien du Canada  
Association du transport urbain du Québec  
Association des administrations portuaires  
canadiennes  
Association des chemins de fer du Canada  
Association des transports du Canada - Conseil  
du transport urbain  
Association for Commuter Transportation  
Canada (ACT)  
BC Ferries

Chamber of Shipping of British Columbia  
Chambre de commerce maritime  
Chemin de fer Canadien Pacifique  
Compagnie de la baie d'Hudson  
Corporation de gestion de la Voie maritime  
du Saint-Laurent  
Council of Marine Carriers  
Fédération maritime du Canada  
Fednav  
Genesee and Wyoming Canada Inc.  
Ontario Power Generation  
P&O Ports Canada Inc.  
Purolator  
Seaspan Coastal Inter-Modal  
Talfourd-Jones and Faroe  
Teekay Shipping (Canada) Ltd.  
The BC West Coast Pilots Ltd.  
Weir Canada Inc.  
Western Transportation Advisory  
Council (WESTAC)  
WestJet

## Syndicats

BC Ferries Marine Workers' Union  
Guilde de la marine marchande du Canada  
Fédération internationale des ouvriers du transport  
International Longshore and Warehouse  
Union - Local 400  
International Longshore and Warehouse  
Union - Local 500  
West Coast Seafarers' Union

## Autres/groupes d'intérêt

Conseiller en transport des marchandises  
Greater Vancouver Gateway Council  
IBI Group  
Innovation Maritime  
Noxon Associates Ltd.  
Research and Traffic Group  
The Logistics Institute  
TRIMAP Communications



## Groupes consultés au sujet de la stratégie de développement durable 2007-2009 :

Des représentants des groupes suivants ont assisté à un ou plusieurs des trois ateliers de consultation ou ont présenté leurs observations par écrit.

### Milieu universitaire

Institut canadien de génie maritime  
Université Dalhousie  
Université de Colombie-Britannique, Sauder  
School of Business  
Université de la Saskatchewan  
Université de Montréal  
Université de Sherbrooke

### Environnement

Better Environmentally Sound  
Transportation (BEST)  
Green Award Foundation  
Table ronde nationale sur l'environnement  
et l'économie

### Gouvernement – Fédéral

Administration de pilotage du Pacifique  
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires  
Environnement Canada  
Garde côtière canadienne  
Infrastructure Canada

### Gouvernement – Municipaux

Agence métropolitaine de transport  
Communauté métropolitaine de Montréal  
Fédération canadienne des municipalités  
Moving the Economy  
Municipalité régionale de Peel  
OC Transpo, Commission régionale des transports en commun d'Ottawa–Carleton  
Société de transport de l'Outaouais (STO)  
Translink  
Ville d'Edmonton  
Ville de Fredericton  
Ville de Markham  
Ville de Montréal, transports et environnement  
Winnipeg Transit

## Membres du Groupe consultatif national :

Les comptes rendus des ateliers sont accessibles à l'adresse : [www.tc.gc.ca/SDD](http://www.tc.gc.ca/SDD).

Pour cette stratégie, Transports Canada a ajouté un nouvel élément qui est un Fonds de la stratégie de développement durable (voir engagement 6.3). Il est probable que bon nombre des initiatives financées par cet instrument permettront de donner suite aux recommandations formulées durant les ateliers sur la SDD. On rendra compte de ces initiatives dans le cadre du Rapport d'étape annuel sur la SDD.

données sur les transports et la compréhension des répercussions du coût complet des transports.

Alliance canadienne du camionnage  
Association canadienne des automobilistes  
Association canadienne des constructeurs de véhicules  
Association du transport aérien du Canada  
Association canadienne du transport industriel  
Association des administrations portuaires canadiennes  
Association des chemins de fer du Canada  
Association des transports du Canada  
Centre for Applied Sustainability de l'Université York  
Chambre de commerce maritime Compagnie de la baie d'Hudson  
Fisheries and Marine Institute de l'Université Memorial  
Gouvernement du Manitoba – Politiques et règlements sur les transports  
Gouvernement du Yukon – Ministère des Collectivités et des Services de transport  
Guide national pour des infrastructures municipales durables  
Mobilité électrique Canada  
Pollution Probe  
Translink  
TRIMAP Communications  
Université de Sherbrooke  
Université de Winnipeg  
Western Transportation Advisory Council  
Vert l'action



Les ateliers ont contribué à un échange intéressant d'idées et ont fourni à Transports Canada des idées et des recommandations précieuses. Cela a permis au Ministère d'aller de l'avant et d'élaborer des engagements et des cibles clairs et réalisables. Tout au long des consultations, les intervenants ont proposé quantité d'objectifs à long terme et des mesures prioritaires clés pour que le Ministère en tienne compte durant l'élaboration de la stratégie 2007-2009, notamment :

### Transport maritime

- Recourir à des partenariats pour tous les paramètres de l'élaboration des politiques et des programmes;

- Créer des liens avec des programmes existants de l'industrie afin d'encourager les mesures volontaires;
- Constituer des conseils régionaux du développement durable;
- Faciliter la collecte, l'analyse et la diffusion des données;

- Encourager l'éducation et la sensibilisation du public et du secteur maritime aux questions de transport maritime;

- Procéder à une analyse de rentabilisation des programmes comme les méthodes de transport maritime à courte distance ou le programme d'encouragement pour les navires écologiques.

### Transport urbain

- Concevoir une formule de financement durable à long terme pour les initiatives de transport durable avec tous les ordres de gouvernement qui participent par l'entremise des conseils régionaux;
- Appuyer l'élaboration, la publication et l'utilisation d'indicateurs de transport durable;
- Étudier et évaluer le recours possible à des instruments financiers à la fois pour les changements de comportements (positifs et

- Transports Canada doit montrer l'exemple et assurer la coordination du transport durable à l'échelle nationale;
- Il faut améliorer la gouvernance afin de renforcer la capacité d'autres intervenants à prendre des initiatives en matière de transport durable;
- Il faut élaborer une politique ou une stratégie nationale sur le transport urbain avec des indicateurs de rendement.

### Transport des marchandises

- Il faut établir des mécanismes de financement axés sur le rendement pour améliorer l'efficacité du réseau de transport existant dans chaque mode et maximiser les améliorations pratiques réalisables à court terme;
- Il faut entreprendre la collecte de données pour prendre des décisions plus éclairées, améliorer la compétitivité mondiale et permettre l'attribution des coûts;
- Il faut étudier d'autres options afin d'encourager le transport durable dans le choix des expéditeurs au sein du secteur privé;
- Il faut appuyer la recherche, le développement et l'adoption de nouvelles technologies.

Tout en tenant compte de son mandat, Transports Canada a incorporé les recommandations des intervenants dans sa stratégie chaque fois qu'il l'a pu. Le Ministère a renforcé ou ajouté des engagements sur les transports actifs, la gestion de la demande de transport, les mesures économiques, les systèmes de transport intelligents, l'étude des choix modaux pour les passagers et les marchandises, la réduction des émissions, le transport maritime à courte distance, l'analyse de rentabilisation d'un programme d'incitatifs environnementaux dans le secteur du transport maritime, la gestion des déchets des navires, les

# Annexe A : Consultations des intervenants



Transports Canada reconnaît que les consultations du public sont un élément crucial de la conception de sa stratégie de développement durable. Pour promouvoir le transport durable, Transports Canada doit collaborer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, le milieu universitaire, des organisations non gouvernementales et d'autres entités. Le Ministère a bénéficié de la collaboration précieuse de tout le Canada, qui a contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2007-2009*.

L'un des grands architectes de la conception de cette stratégie a été le Groupe consultatif national de Transports Canada, qui est un groupe multipartite ayant reçu mandat de prodiguer des conseils au Ministère sur l'élaboration de la stratégie. À compter de mars 2006, le Ministère a eu des rencontres avec le Groupe consultatif pour que celui-ci lui fournisse des conseils sur l'élaboration de la *Stratégie de développement durable 2007-2009*. En particulier, le groupe lui a prodigué des conseils sur la façon d'élaborer la stratégie, l'étude des grandes questions, la préparation de documents de travail, le déroulement des consultations et la stratégie finale.

En prévision de la stratégie 2007-2009 du Ministère, ce dernier a commandé trois documents de travail à des experts sur les trois thèmes retenus pour figurer au cœur de la stratégie : le transport urbain, et le transport commercial des marchandises, et le transport maritime. Chaque document de travail a mis en contexte les principales questions et tendances dans le thème en particulier, les défis à relever et les recommandations que Transports Canada pouvait envisager au moment d'élaborer sa stratégie. Ces documents ont servi de cadre et de point de départ aux délibérations et ils ne reflètent pas nécessairement les points de vue de Transports Canada.

Transports Canada a ensuite invité des experts pour qu'ils prodiguent des

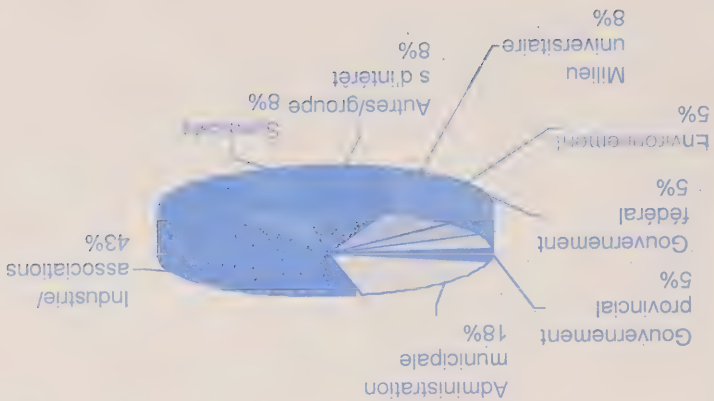
conseils sur chacun des trois grands thèmes et sur ce que Transports Canada doit viser expressément dans sa stratégie 2007-2009. Ces consultations se sont déroulées en juin 2006 par une série d'ateliers d'experts, dont chacun portait sur l'un des trois thèmes mentionnés ci-dessus. L'atelier sur le transport maritime a eu lieu à Vancouver, celui sur le transport urbain, à Montréal, et le dernier sur le transport des marchandises, à Toronto. L'objet de ces ateliers était d'aider Transports Canada à définir les défis et à déterminer les engagements possibles pour la stratégie 2007-2009. Les documents de travail ont été remis à l'avance aux participants invités à assister aux ateliers. Les auteurs des documents ont également donné des exposés sur leurs documents respectifs lors des ateliers afin de stimuler le débat.

Dans le cadre de chaque atelier, une riche palette d'experts ont donné des présentations portant sur divers sujets propres à chaque thème. Ces présentations ont servi de base aux discussions sur les possibilités, idées, défis et engagements divers à envisager pour la stratégie 2007-2009. Tous les intervenants ont également eu la possibilité de faire part de leurs observations par écrit. On a tenu compte de celles-ci dans l'élaboration de la stratégie.

Plus de 75 intervenants ont assisté aux trois ateliers et le Ministère a reçu 16 mémoires par écrit.

## Identification des participants\* par secteur

(\* En personne ou par écrit)



- Transports Canada entreprendra un examen des besoins de formation et de compétences des employés chargés du respect des engagements et des objectifs de développement durable d'ici 2008-2009. Le Ministère préparera et mettra à exécution un plan de formation pour s'assurer que les programmes de formation de Transports Canada sur le développement durable (notamment le Programme de capacités en matière de développement durable du Ministère) sont disponibles en fonction des besoins.
- Transports Canada collaborera avec d'autres ministères et l'École de la fonction publique du Canada à la conception de matériels de formation sur le développement durable du gouvernement du Canada. Les cours commenceront à être dispensés en 2007-2008 (But fédéral VI).
- Le Ministère fera d'autres efforts pour mieux sensibiliser les employés au transport durable et élargir leur compréhension des programmes et des activités du Ministère dans le domaine de l'environnement et du développement durable. Cela englobera des activités d'apprentissage et la publication d'articles réguliers sur le transport durable dans les bulletins de nouvelles du Ministère.
- Transports Canada fera appel à son Groupe consultatif national extérieur à compter de 2008-2009 pour qu'il fournisse des directives stratégiques sur les priorités du Ministère en matière de développement durable, qu'il examine l'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et formule des recommandations au sujet des résultats de l'examen.

## Examen de gestion

- Un rapport d'étape sur les engagements, les cibles et les indicateurs du développement durable figurera dans le *Rapport ministériel annuel sur le rendement* (But fédéral VI).
- Transports Canada publiera un rapport annuel sur l'avancement de la SDD, en sus du Rapport ministériel sur le rendement. Les résultats de ce rapport seront présentés chaque année au comité de la haute direction de Transports Canada.

- Transports Canada procédera à un examen de sa stratégie de développement durable tous les trois ans, le prochain étant prévu en 2008-2009.
- Transports Canada fera appel à son Groupe consultatif national extérieur à compter de 2008-2009 pour qu'il fournisse des directives stratégiques sur les priorités du Ministère en matière de développement durable, qu'il examine l'avancement de la mise en œuvre de la stratégie et formule des recommandations au sujet des résultats de l'examen.



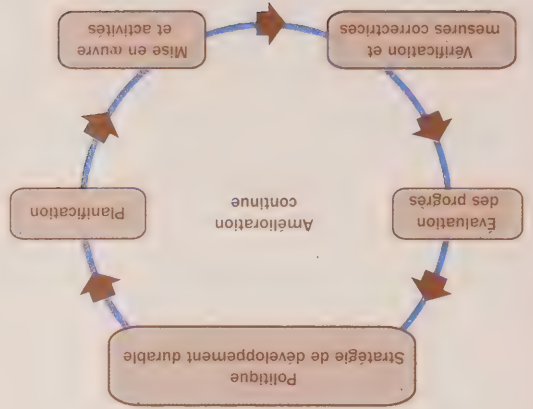
# Partie 7 :

## PASSER À L'ACTION

Toute stratégie de développement durable doit comporter un plan bien conçu d'exécution systématique de cette stratégie, démontrer clairement ses effets positifs et encourager des améliorations constantes, autrement dit, passer à l'action.

Les deuxième et troisième stratégies de développement durable de Transports Canada comportaient des mesures visant à améliorer le système permettant au Ministère de gérer la stratégie et de tenir ses engagements (voir annexe C pour un résumé de l'examen de la stratégie de développement durable). Le Ministère a opté pour la norme ISO 14001 en ce qui concerne la politique, la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement, le contrôle et les mesures correctives, de même que les méthodes d'examen de gestion se rattachant à la stratégie. La figure 7.1 illustre les principaux éléments du système de gestion ISO.

Figure 7.1 Modèle d'amélioration continue du développement durable



## Planification

- Transports Canada continuera de renforcer sa capacité à suivre ses progrès dans la réalisation des engagements et des cibles de sa stratégie de développement durable, de la manière suivante :
  - Transports Canada préparera une déclaration de principe sur le développement durable conforme à l'ISO et la fera approuver par la haute direction d'ici 2008-2009.
  - Transports Canada soulignera les principaux engagements, cibles et indicateurs de la SDD 2007-2009 dans son *Rapport annuel sur les plans et les priorités* (But fédéral VI).
  - Transports Canada reconnaît que l'appui de la haute direction du Ministère est névralgique. Le Ministère procédera à une évaluation annuelle des accords de responsabilisation des hauts fonctionnaires responsables des actions particulières de la stratégie, pour s'assurer qu'ils reflètent les engagements pertinents de la SDD 2007-2009.

## Politique

- Transports Canada continuera d'organiser des réunions régulières (pendant la période 2007-2008 à 2009-2010) du Comité ministériel interne de la stratégie de développement durable afin de surveiller et de coordonner la mise en œuvre de la stratégie et de tenir lieu de tribune où l'on échangera des données et des pratiques d'excellence sur le développement durable entre les groupes et les régions du Ministère.





Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>Partenaires : administration</b> centrale et régions de Transports Canada.</p> <p><b>7.2 Espaces verts à Pickering</b> Transports Canada réalisera certains projets sur les espaces verts d'ici 2009-2010 à l'appui du Plan directeur des espaces verts et démontrera la gérance environnementale des espaces verts de Pickering.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se lancer dans l'élaboration d'un plan de gestion agricole qui incorporera les pratiques optimales de gestion actuelles d'ici 2007-2008.</li> <li>• Entreprendre une étude sur l'érosion des rives des cours d'eau et entreprendre la restauration des rives des cours d'eau d'ici 2009-2010.</li> </ul>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Elaboration d'un plan de gestion en agriculture des pratiques optimales de gestion en agriculture.</li> <li>• Détermination des possibilités de participation des fermiers et examen des conventions de bail.</li> <li>• Préparation d'un rapport exposant en détail les zones de restauration prioritaires et réalisation progressive des travaux mentionnés.</li> <li>• Plantations d'espèces indigènes afin de remédier à l'érosion des rives des cours d'eau.</li> </ul>	



## **Défi 7 : Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.**

*En quoi consiste le défi?*

Améliorer la gestion de l'environnement au sein du Ministère et prendre des mesures pour atténuer les impacts des activités du Ministère sur l'environnement. Promouvoir une meilleure gestion de l'environnement par d'autres entreprises du secteur des transports qui mènent des activités sur les terres fédérales et sur les terres relevant des compétences du gouvernement fédéral.

*À quoi tient son importance?*

En adoptant une démarche systématique à l'égard de la gestion de l'environnement, les entreprises parviennent à mieux comprendre la nature de leurs incidences sur l'environnement et à planifier leurs activités en conséquence. En adoptant des pratiques d'excellence de gestion de l'environnement, Transports Canada peut atténuer ses propres incidences sur l'environnement et montrer l'exemple aux autres dans le secteur des transports. Même si le Ministère n'exploite plus de nombreuses composantes du réseau de transport, il continue d'assumer le rôle et la responsabilité de propriétaire et de surveillant pour assurer la gestion intelligente de l'environnement par d'autres organismes. Dans l'ensemble, Transports Canada est en bonne posture pour montrer l'exemple quant à la gestion de l'environnement et pour diffuser des pratiques d'excellence.

*Objectif à long terme :*

Assurer l'atténuation et la minimisation des incidences des activités de Transports Canada sur l'environnement par l'adoption et l'amélioration suivies du Système de gestion de l'environnement du Ministère.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>7.1 Système de gestion de l'environnement de Transports Canada</b></p> <p>Transports Canada mettra en œuvre, de manière suivie son Système de gestion de l'environnement (SGE), qui comprendra notamment de nouvelles cibles axées sur les secteurs prioritaires des activités du Ministère. Le SGE du Ministère s'inspire de la norme 14001 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du <i>Guide de l'écogouvernement</i> du gouvernement fédéral. Essentiel à l'intégration fructueuse des paramètres environnementaux dans les décisions prises quotidiennement, le SGE aide le Ministère à atteindre ses objectifs en matière de développement durable. Le but du SGE est d'aboutir à un cadre de surveillance continue des activités du Ministère, qui oriente ses activités environnementales (voir annexe B pour le cadre du SGE).</p>	<p>• Respect du cadre du Système de gestion de l'environnement (voir annexe B) d'ici 2009-2010.</p>	<p>• Niveau de confort-mixité avec le cadre du Système de gestion de l'environnement.</p>	<p>Buts fédéraux I, III, IV, V, VI</p>



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>6.2 Comprendre les coûts économiques, sociaux et environnementaux des transports</b></p> <p>Transports Canada élargira sa compréhension des répercussions sur le coût complet de l'utilisation des différents modes de transport.</p> <p>En 2006-2007 et 2007-2008, Transports Canada réalisera un certain nombre d'études et de projets de recherche pour contribuer à combler les écarts analytiques et à se faire une idée nationale des principales questions de transport durable.</p> <p><b>Partenaires :</b> ministères provinciaux des Transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transports Canada dirigera la conception d'un cadre analytique de l'environnement d'ici 2008-2009 afin d'estimer l'impact de divers instruments et politiques ayant trait aux transports et à l'environnement. Cette initiative prévoit l'évaluation des coûts des émissions suivantes : air pur (CO, PM<sub>2.5</sub>, PM<sub>10</sub>, NO<sub>x</sub>, COV, O<sub>3</sub>, SO<sub>2</sub>), GES et bruit. On étudiera tout particulièrement les impacts sur la santé humaine.</li> <li>• Préparer un rapport de synthèse à l'intention du public d'ici 2008-2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meilleur sens des priorités pour évaluer l'importance relative de chaque élément de coût.</li> <li>• Publication du rapport de synthèse.</li> </ul>	<p>But fédéral VI</p>
<p><b>6.3 Financement des initiatives de développement durables</b></p> <p>En 2006-2007, Transports Canada constituera un fonds interne de la stratégie de développement durable qui pourra atteindre 1 million \$ par an pendant trois ans au titre de projets novateurs qui apportent de précieuses contributions au transport durable. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements pris dans le cadre de la SDD.</p> <p><b>Partenaires :</b> à déterminer.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• À compter de 2006-2007, sélectionner des projets à financer chaque année conformément aux critères fixés.</li> <li>• Mettre en œuvre les projets approuvés, à compter de 2007-2008.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de projets financés et total des investissements.</li> <li>• Résultats de projets particuliers, notamment amélioration manifeste de la qualité de l'environnement.</li> </ul>	

Engagements		<ul style="list-style-type: none"> <li>Le Ministère collaborera avec ses partenaires, notamment avec Statistique Canada, à l'amélioration de la collecte des données en ce qui concerne l'utilisation des véhicules routiers (notamment le transport des marchandises par camion) d'ici 2007-2008.</li> <li>Continuer à développer et à renforcer le potentiel analytique de Transports Canada afin d'évaluer les coûts et les avantages économiques et environnementaux des mesures stratégiques et opérationnelles. En 2006-2007, Transports Canada élaborera un nouveau cadre d'analyse de base sur les transports qui portera sur les véhicules légers et d'autres modes de transport. Les années suivantes, Transports Canada analysera sous réserve de financement, la façon dont il peut améliorer son cadre analytique de base, particulièrement en ce qui a trait au transport terrestre.</li> <li>Dans le cadre des modifications apportées à la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, proposer des modifications aux dispositions sur les données afin d'améliorer la qualité des données recueillies d'ici 2006-2007.</li> </ul>	
Cibles	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'initiatives de collecte des données ayant trait à l'utilisation des véhicules routiers.</li> <li>Données sur les transports et analyse servant aux décisions prises par le gouvernement.</li> <li>Modifications aux dispositions sur les données de la <i>Loi sur les transports au Canada</i> dont l'adoption par le Parlement sera proposée.</li> </ul>		
Mesures du rendement			





## Défi 6 : Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports.

*En quoi consiste le défi?*

Comprendre à fond les problèmes de transport. Cela consiste notamment à mieux cerner l'ampleur des activités de transport, leurs incidences (positives et négatives) et le coût et les avantages des mesures stratégiques. Utiliser et diffuser de meilleurs renseignements, et utiliser de meilleures méthodes et cadres de prise de décisions pour parvenir à des décisions plus équilibrées, ponctuelles, transparentes et efficaces.




*À quoi tient son importance?*

De meilleurs renseignements mènent à de meilleures décisions. Compte tenu de l'importance des transports pour l'économie, la société et l'environnement, il est indispensable que les gouvernements et les intervenants aient accès à des données et à des analyses exactes et fiables.

Le développement durable est attesté par l'évaluation des paramètres environnementaux, économiques et sociaux, et par l'atteinte de conclusions sur le juste équilibre et l'intégration des objectifs.

*Objectif à long terme :*

Veiller à ce que les données manquantes soient comblées et à ce que les analyses nécessaires aient lieu pour améliorer les décisions prises par les gouvernements et les intervenants dans le secteur des transports.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>6.1 Données sur les transports</b></p> <p>Transports Canada continuera de diriger un projet centralisé afin d'organiser et d'améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur le transport durable dans tous les modes. Cela consiste à concevoir de nouveaux instruments de collecte et d'analyse des données afin d'améliorer les décisions prises.</p> <p>Dans le cadre plus vaste des modifications apportées à la <i>Loi sur les transports au Canada</i>, Transports Canada se propose de modifier les dispositions sur la collecte des données pour garantir l'existence de données utiles et uniformes sur divers éléments du réseau de transport. Les modifications à la LTC placeront également l'élément environnemental du réseau de transport dans le mandat juridique du Ministère.</p> <p><b>Partenaires :</b> Office des transports du Canada et Statistique Canada.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Procéder régulièrement à des évaluations afin de déterminer les données manquantes les plus importantes en ce qui concerne les activités de transport et la consommation d'énergie de tous les modes, entre 2006-2007 et 2009-2010.</li> <li>• En 2006-2007, Transports Canada constituera des bases de données sur les activités, la consommation de carburant et les émissions de gaz à effet de serre par mode de transport.</li> <li>• Cette base de données permettra de déterminer les données manquantes et les secteurs qui méritent d'autres travaux pour combler ces lacunes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Détermination des principales données manquantes et élaboration d'une stratégie pour y remédier.</li> <li>• Constitution d'une base de données sur les émissions de GES dans le secteur des transports.</li> </ul>	<p>But fédéral VI</p>   

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
	<p>en milieu marin par les navires et au cours du chargement et du déchargement des navires dans les installations de manutention de produits chimiques à compter de 2007-2008.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Prendre les mesures nécessaires pour permettre au Canada d'adhérer au protocole OPRC-HNS à compter de 2009-2010.</li> </ul> <p><i>Gestion des déchets des navires</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Mettre la dernière touche à un programme visant à améliorer la réception des déchets côté rive dans les ports d'ici 2008-2009.</li> </ul> <p><i>Programme national de surveillance aérienne</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Continuer de relever l'efficacité du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) en augmentant la fréquence des patrouilles et en élargissant la surveillance aux secteurs qui ne sont normalement pas surveillés, comme l'Arctique.</li> <li>Rehausser la capacité d'observation, de détection et de déclaration des déversements illicites et identifier les navires responsables de la pollution du milieu marin du Canada. D'ici 2007-2008, l'aéronef Dash 8 modernisé de Transports Canada basé à Moncton sera entièrement opérationnel avec des équipages qualifiés et, d'ici 2008-2009, une capacité analogue sera en place sur la côte Ouest.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre d'incidents de pollution causés par les navires et nombre de déversements mystère détectés par mission, par mois, par an.</li> <li>Nombre de navires visuellement observés et nombre de navires identifiés par le Système d'identification automatique des aéronefs, par heure, par mission, par mois, par an.</li> <li>Nombre de poursuites résultant des patrouilles anti-pollution du PNSA – par an.</li> </ul>	



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>5.2 Lutte contre la pollution dans le secteur maritime</b></p> <p>Pour favoriser le développement durable dans le secteur maritime, d'ici 2009-2010, Transports Canada réalisera :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• un examen plus poussé des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES);</li> <li>• un programme de recherche et développement visant à cerner la façon d'améliorer la gestion des eaux de lest;</li> <li>• la conception et la mise en œuvre d'un régime national efficace de prévention des accidents et d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses, suffisant pour que le Canada puisse s'acquitter de ses obligations en vertu du protocole OPRC-HNS;</li> <li>• l'amélioration de la gestion des déchets des navires par la conception et la mise en œuvre d'un plan national détaillé visant la fourniture, le fonctionnement et la réglementation des installations de réception des déchets portuaires;</li> <li>• l'amélioration de la surveillance aérienne pour surveiller la pollution marine.</li> </ul> <p><b>Partenaires :</b> Environnement Canada, Pêches et Océans Canada, Garde côtière canadienne, secteur privé, associations, industrie, universitaires, organismes réglementaires internationaux, autres ministères fédéraux, autres ordres de gouvernement.</p>	<p>des États-Unis et la National Aeronautics and Space Administration (NASA) dans le cadre d'un centre de recherche d'excellence intitulé Partenariat en vue de la réduction du bruit et des émissions du transport aérien, d'ici 2009-2010.</p>	<p><b>Examen plus fouillé des ZCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avec la collaboration d'Environnement Canada, procéder à l'examen de la valeur qu'il y a à créer des ZCES dans certaines zones du pays et à l'échelle internationale d'ici 2009-2010.</li> <li>• Dresser un inventaire des émissions de soufre des navires d'ici 2008-2009.</li> </ul> <p><b>Gestion des eaux de lest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aider à la conception et à l'homologation de systèmes de traitement des eaux à bord capables de respecter les normes de rendement internationales d'ici 2008-2009.</li> </ul> <p><b>Régime d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Concevoir la structure législative nécessaire pour mettre en place un régime sur les substances nocives et potentiellement dangereuses accompagné des règlements et des normes nécessaires à compter de 2007-2008.</li> <li>• Créer l'instrument d'intervention nécessaire afin de disposer d'une méthode d'intervention uniforme à l'échelle nationale et gérer les interventions en cas d'incident et de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses</li> </ul> <p><b>Examen plus fouillé des ZCES</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de zones identifiées où des normes plus strictes sont en vigueur.</li> <li>• Niveaux des émissions de soufre.</li> </ul> <p><b>Gestion des eaux de lest</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de systèmes conçus et homologués.</li> </ul> <p><b>Régime d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de règlements et de normes élaborés.</li> <li>• Efficacité du cadre national d'intervention en cas d'incident impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses.</li> <li>• Indication par l'OMI de l'adhésion du Canada au protocole OPRC-HNS.</li> </ul> <p><b>Gestion des déchets des navires</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Amélioration de la réception des déchets dans les ports.</li> </ul> <p><b>Programme national de surveillance aérienne</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'heures-patrouilles antipollution dans chaque région par mois, par an.</li> </ul>	<p>But fédéral I</p> 





Buts  
fédéraux  
II, III

## Mesures du rendement

5.1.2

- Harmonisation des efforts internationaux de réduction comme en fait foi la ratification des règlements internationaux sur la réduction des émissions et des codes de pratiques et des lignes directrices avalisées par les organes internationaux.
- Nombre de partenariats établis à l'appui de l'efficacité du carburant pour les expéditeurs de marchandises et les transitaires.
- Nombre de membres de l'ATC qui se sont dotés de SGE pour leurs organismes respectifs.
- Histoires à succès et leçons apprises.
- Résultats publiés par le Groupe de recherche coopératif sur les aéroports.
- Publication du document d'orientation.
- Produits de recherche solidant par des améliorations technologiques et (ou) opérationnelles pratiques.

## Cibles

5.1.2

- Mieux harmoniser les efforts internationaux de réduction des émissions par la participation de Transports Canada à des tribunes internationales comme l'OACI, l'OMI, etc. d'ici 2008-2009.
- Faciliter l'établissement de partenariats stratégiques dont le but est d'améliorer la consommation de carburant des expéditeurs de march-andises et des transitaires d'ici 2011.
- Avec l'Association des Transports du Canada (ATC), faire la synthèse des pratiques sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) et inclure un document d'orientation sur le SGE d'ici 2007-2008.
- Avec le gouvernement des États-Unis et sous l'ombrelle de la Commission de recherche sur les transports de l'Académie des sciences, participer au Groupe de recherche coopératif sur les aéroports afin d'étudier et d'évaluer les incidences sur l'environnement des activités aéroportuaires et d'élaborer des stratégies d'atténuation d'ici 2008-2009.
- Avec le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), concevoir un document d'orientation sur la qualité de l'air dans les aéroports d'ici septembre 2007-2008.
- Transports Canada élargira son partenariat avec la Federal Aviation Administration (FAA).

## Engagements

5.1.2 Partenariats stratégiques

À compter de 2007-2008, Transports Canada fera appel aux ressources disponibles pour maintenir et établir des partenariats stratégiques en vue d'harmoniser à l'échelle internationale les efforts de réduction des émissions et prendre des initiatives à l'échelle nationale et entre le gouvernement et l'industrie en vue de réduire les émissions. Le Ministère cherchera à mobiliser l'industrie pour des changements à plus long terme et à fixer des cibles et des plans d'action susceptibles d'offrir un cheminement rapide, flexible et rentable en vue de réduire les émissions dans les limites d'un cadre de réglementation élargi.

Transports Canada collaborera également avec les gouvernements et des intervenants du secteur des transports pour déterminer les perspectives technologiques et opérationnelles permettant d'atténuer les incidences des activités de transport sur l'environnement.

**Partenaires : associations** modales, groupes des transports et de l'environnement et partenaires internationaux.



## Défi 5 : Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants.

*En quoi consiste le défi?*

Promouvoir une gestion améliorée de l'environnement et une amélioration de l'exploitation des entreprises du secteur des transports. Faciliter l'adoption de pratiques de gestion optimales dans tout le secteur des transports. Adopter des incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) en vue d'améliorer l'efficacité et de prévenir ou de réduire les émissions atmosphériques, les effluents liquides et les déchets solides attribuables à l'exploitation. Cela englobe les mesures visant à prévenir, à se préparer et à intervenir en cas de déversement accidentel, ainsi que les mesures visant à réduire ou à éliminer les rejets courants d'effluents et de déchets.



*À quoi tient son importance?*

Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, d'effluents liquides et de déchets solides. Ces activités présentent des risques d'accidents pouvant entraîner le rejet de carburants ou de substances dangereuses dans l'environnement. Outre les caractéristiques des véhicules, des carburants et des infrastructures, la façon dont ils sont utilisés et entretenus est importante. Il est donc important d'atténuer ces incidences pour préserver l'intégrité des écosystèmes aquatiques et terrestres et éviter l'exposition de l'être humain aux substances dangereuses.

*Objectif à long terme :*

Encourager les entreprises du secteur des transports à intégrer la gestion de l'environnement dans leurs pratiques commerciales normales en réaction aux incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) visant à améliorer l'efficacité et la gestion des risques.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux approuvés
<p><b>5.1 Promouvoir des pratiques exemplaires de la gestion de l'environnement dans le secteur des transports</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour promouvoir des pratiques exemplaires de la gestion de l'environnement et la responsabilité d'entreprise dans le secteur des transports.</p> <p><i>5.1.1 Étudier l'analyse de rentabilité d'un programme d'incitatifs écologiques dans le secteur du transport maritime</i></p> <p>En 2007-2008, Transports Canada posera les bases d'un programme d'incitatifs environnementaux en étudiant et en réalisant l'analyse de rentabilité pour les principaux protagonistes, notamment les ports que la question intéresse.</p>	<p><i>5.1.1 :</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Parachever l'analyse de rentabilité d'ici mars 2008.</li> </ul>	<p><i>5.1.1</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Utilité de l'analyse de rentabilité, notamment des perspectives cernées, afin de faire progresser les chances d'un programme d'incitatifs environnementaux.</li> </ul>	<p>But fédéral I</p>

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>4.3 Réduction des émissions de l'industrie ferroviaire</b></p> <p>Transports Canada et Environnement Canada continueront d'appuyer le protocole d'entente négocié avec l'Association des chemins de fer du Canada pour s'assurer que l'industrie ferroviaire réduit ses émissions de polluants atmosphériques conformément aux normes des polluants atmosphériques de l'Environnement Protection Agency (EPA) des États-Unis et continue à améliorer son rendement en matière d'émissions de GES entre 2006 et 2010. Transports Canada élaborera et appliquera une nouvelle réglementation, qui entrera en vigueur en 2011, aux termes de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, et qui s'appliquera aux chemins de fer de compétence fédérale.</p> <p><b>Partenaires :</b> Environnement Canada, Association des chemins de fer du Canada, et ses membres, autres chemins de fer de compétence fédérale et autres parties intéressées.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collaborer avec l'Association des chemins de fer du Canada et Environnement Canada pour la mise en œuvre intégrale entre 2006-2007 et 2009-2010 des engagements négociés dans le cadre du protocole d'entente.</li> <li>• Élaborer une nouvelle réglementation aux termes de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, entrant en vigueur à la fin du protocole d'entente, en 2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réduction des émissions obtenue grâce au protocole d'entente.</li> <li>• Élaboration d'une nouvelle réglementation pour 2011.</li> </ul>	<p>Buts fédéraux II, III</p>  





Thèmes et buts fédéraux appuyés	Mesures du rendement	Cibles	Engagements
 <p>Buts II, III Fédéraux</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Collecte ponctuelle de données auprès de tous les constructeurs.</li> <li>• Vérification des données.</li> <li>• Rapports annuels des résultats.</li> <li>• Nouvelle réglementation élaborée pour 2011.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Recueillir, vérifier et rendre compte de la consommation de carburant des véhicules neufs chaque année.</li> <li>• Mettre à jour la base de données sur le système d'information sur les économies de carburant des véhicules à titre permanent.</li> <li>• Elaborer une nouvelle réglementation aux termes de la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules qui entrera en vigueur pour l'année modèle 2011.</li> </ul>	<p><b>4.2 Consommation de carburant des véhicules automobiles</b></p> <p>Chaque année, Transports Canada suivra la consommation de carburant des véhicules automobiles vendus au Canada, appuiera les objectifs du gouvernement visant à faire baisser la consommation de carburant et les émissions de GES et fournira des renseignements aux consommateurs pour leur permettre d'opérer des choix plus éclairés au moment de l'achat d'un véhicule.</p> <p>Le gouvernement du Canada a proposé des modifications à la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles afin de moderniser les pouvoirs actuels du gouvernement du Canada en matière de réglementation de la consommation de carburant des nouveaux véhicules. La réglementation de la consommation de carburant des véhicules automobiles aux termes de la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles sera élaborée pour l'année modèle 2011. Cela suivra l'expiration de l'entente volontaire entre l'industrie et le gouvernement concernant une réduction de 5,3 mégatonnes des émissions de gaz à effet de serre provenant des véhicules automobiles au Canada en 2010.</p> <p><b>Partenaires :</b> Environnement Canada, Ressources naturelles Canada, Industrie Canada, intervenants du secteur de l'automobile, fournisseurs d'énergie et autres parties intéressées.</p>

## Défi 4 : Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement.

*En quoi consiste le défi?*


Adopter des incitatifs (réglementaires, économiques ou volontaires) pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules (modes maritime et terrestre), des carburants et des infrastructures de ravitaillement, tout en prévenant ou en réduisant les émissions atmosphériques (avant tout), de même que les effluents liquides et les déchets solides. Au nombre des mesures, mentionnons des véhicules et des réseaux plus efficaces, des carburants plus propres et l'utilisation de technologies antipollution.

*À quoi tient son importance?*



Les activités de transport sont une importante source d'émissions atmosphériques, qui contribuent à la hausse des émissions de GES, au smog et à la pollution attribuable aux substances toxiques aéroportées. Le Canada est déterminé à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Les normes canadiennes sur les particules et l'ozone, de même que les accords entre le Canada et les États-Unis, prescrivent aussi d'importantes réductions des émissions des précurseurs du smog.

*Objectif à long terme :*

Contribuer à faire baisser de manière significative les émissions atmosphériques, les effluents liquides et les déchets solides grâce à l'adoption d'incitatifs réglementaires, économiques et volontaires associés à des véhicules et à des réseaux plus efficaces, à des carburants plus propres et à l'utilisation de technologies antipollution.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>4.1 Promouvoir les véhicules à technologies de pointe</b></p> <p>Transports Canada évaluera chaque année les véhicules à technologie de pointe, procédera à des essais, publiera des rapports décrivant la capacité des véhicules à technologies de pointe à respecter les prescriptions réglementaires et encouragera les constructeurs à accélérer la mise en marché de véhicules équipés de technologies de pointe.</p> <p><b>Partenaires :</b> constructeurs automobiles, autres intervenants du secteur automobile, producteurs d'autres sources d'énergie et associations professionnelles.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluer chaque année le rendement des véhicules à technologies de pointe.</li> <li>• Organiser des activités pour sensibiliser le public chaque année afin de permettre également la diffusion des données sur le programme.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre et types de véhicules et de technologies ayant fait l'objet d'essais dont les résultats sont présentés sous forme de divers rapports.</li> <li>• Nombre et types d'activités fréquentées durant l'année.</li> </ul>	<p>Buts fédéraux II, III</p> 



Engagements	Obligations	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>3.5 Étude sur les choix modaux dans le corridor Québec-Windsor</b></p> <p>Pour promouvoir un réseau de transport plus efficace et plus respectueux de l'environnement, il faut parfaitement comprendre les effets que d'éventuelles mesures (comme les investissements dans les infrastructures, les réformes réglementaires ou fiscales) auront sur la demande de chaque mode. Pour cela, il faut bien comprendre de quelle façon les expéditeurs et les passagers prennent des décisions en matière de choix modaux.</p> <p>Transports Canada réalisera une étude dans le corridor Québec-Windsor d'ici 2008-2009, afin de mieux comprendre les choix modaux dans le corridor de transport le plus fréquenté du Canada. Pour cela, le Ministère élaborera des modèles en vue d'analyser l'incidence d'éventuelles décisions stratégiques sur les choix de modes de transport des marchandises et des passagers dans le corridor Québec-Windsor.</p> <p><b>Partenaires :</b> ministère des Transports du Québec, ministère des Transports de l'Ontario.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation du modèle de choix modal des expéditeurs (conception et étalonnage) d'ici 2006-2007.</li> <li>• Conception et étalonnage du modèle de choix modaux des passagers d'ici 2008-2009.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Utilité et ampleur de l'utilisation des modèles dans l'élaboration des politiques sur les transports au sein des transports au sein du modèle à l'intérieur comme à l'extérieur du gouvernement fédéral.</li> <li>• Reconnaissance par des experts de la qualité du modèle à l'intérieur comme à l'extérieur du gouvernement (solidité des estimations, capacité de prévision, etc.).</li> </ul>	 





Buts  
fédéraux  
II, III, IV

## Engagements

**3.3 Pratiques optimales en matière d'infrastructures**  
Transports Canada est responsable de plusieurs programmes d'infrastructures actuels (comme le Programme stratégique d'infrastructures routières) et futurs. Ces programmes continueront d'appuyer les objectifs du transport durable (p. ex. réduction des gaz à effet de serre, avantages économiques et sociaux pour les collectivités) par l'utilisation de critères de diligence raisonnable dans le choix des projets et d'indicateurs de rendement des projets.

**Partenaires : Infrastructure**  
Canada, provinces, territoires, municipalités et autres.

## Cibles

• Concevoir et incorporer des critères d'évaluation et des indicateurs du rendement des transports durables dans les nouveaux programmes d'infrastructures de transport d'ici 2006-2007.

**3.4 Besoins de mobilité de la population vieillissante et des personnes handicapées**  
Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses partenaires, notamment le secteur des transports, les personnes âgées et les personnes ayant une déficience, afin d'améliorer l'accessibilité des modes de transport de compétence fédérale dans tout le pays.

**Partenaires : personnes handicapées, associations représentant les personnes âgées, représentants du secteur des transports, autres ministères et organismes fédéraux, autres ordres de gouvernement.**

• Évaluer l'efficacité d'une diversité d'instruments stratégiques visant à améliorer l'accessibilité du réseau de transport fédéral d'ici 2007-2008.

• Évaluation de l'efficacité de divers instruments stratégiques d'élaboration des politiques futures afin d'améliorer l'accessibilité du réseau de transport fédéral.

• Nombre de projets financés en vertu des programmes actuels et qui atteignent leurs objectifs en matière de durabilité.

• Nombre d'indicateurs de transport durable conçus pour les nouveaux programmes.



Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>3.2 Promouvoir le transport maritime à courte distance</b></p> <p>Le transport maritime à courte distance désigne une activité intermodale intégrant la circulation maritime de fret ou de passagers entre des points se trouvant à proximité relative les uns des autres sans traverser d'océan et couvre le transport maritime domestique et international le long des côtes, à destination et en provenance d'îles se trouvant à proximité ou sur des lacs ou des réseaux fluviaux.</p> <p>Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada continuera d'étudier les possibilités qu'offre le transport maritime à courte distance pour améliorer l'utilisation de la capacité des voies navigables, renforcer l'intermodalisme, faciliter les échanges commerciaux, réduire les émissions de gaz à effet de serre et améliorer le rendement global du réseau de transport. Pour ce faire, le Ministère favorisera une approche intégrée à l'échelle nationale à l'égard du transport maritime à courte distance et collaborera avec les États-Unis et le Mexique sur l'échiquier mondial.</p> <p><b>Partenaires :</b> administrations de transport des États-Unis et du Mexique; industrie; fournisseurs de services; autres ordres de gouvernement; autres intervenants.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mieux faire connaître le transport maritime à courte distance en Amérique du Nord, entre 2007-2008 et 2009-2010.</li> <li>Élargir la compréhension de la rentabilité du transport maritime à courte distance, de ses avantages et des obstacles à son adoption, entre 2007-2008 et 2009-2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Initiatives ciblées de transport maritime à courte distance.</li> <li>Réalisation d'études dans des secteurs clés des politiques, des marchés, du commerce, des transports urbains et de la durabilité.</li> </ul>	

### Défi 3 : Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux.

*En quoi consiste le défi?*

Prendre des mesures afin d'améliorer l'efficacité des transports. Cela englobe les mesures visant à encourager les choix modaux opportuns et les correspondances intermodales, et à appuyer les services et les infrastructures de transport.

Faciliter le développement, l'adoption et le maintien des services de transport à destination des collectivités éloignées et à l'intention des personnes handicapées.


*À quoi tient son importance?*

Un réseau de transport plus efficace donnera les mêmes résultats moyennant moins de mouvements ou des mouvements plus efficaces. Grâce à des mouvements plus efficaces, il devient possible de répondre aux besoins légitimes en matière de mobilité et de commerce tout en atténuant les impacts sur l'environnement.

L'accès à la mobilité sans obstacle injustifié est une facette sociale importante du développement durable. La mise au point de mécanismes visant à préserver et à améliorer la mobilité et l'accès est un complètement important de la quête d'efficacité et d'amélioration de l'environnement.







*Objectif à long terme :*

Faire en sorte que le réseau de transport du Canada soit reconnu dans le monde entier comme l'un des réseaux les plus efficaces et les plus respectueux de l'environnement. Tous les Canadiens devraient avoir accès au réseau national des transports sans rencontrer d'entraves injustifiées à leur mobilité.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>3.1 Systèmes de transport intelligents (STI)</b></p> <p>À compter de 2007-2008, Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour miser sur les succès des investissements engagés au préalable dans les systèmes de transport intelligents. Parmi les projets à financer, il y a ceux qui portent sur la recherche et le développement et le déploiement des STI, qui, à leur tour, aboutiront à une meilleure intégration du réseau et favoriseront l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité du réseau de transport.</p> <p><b>Partenaires :</b> provinces/territoires, municipalités, milieu universitaire, sociétés sans but lucratif, organismes de transport, secteur privé, Autochtones.</p>	<p>• Des crédits seront débloqués pour les projets de recherche, développement et déploiement au cours de chacun des exercices 2007-2008, 2008-2009 et 2009-2010.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de projets de déploiement financés.</li> <li>• Nombre de projets de recherche et développement financés.</li> <li>• Nombre d'accords signés avec des partenaires.</li> </ul>	<p>But fédéral III</p> 





Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>2.1.2</b></p> <p>Collaborer avec les intervenants de la fonction publique et du secteur privé, le milieu universitaire et les conseils sectoriels à la détermination des compétences particulières et des pénuries d'effectifs et à la détermination des moyens permettant de combler ces pénuries entre 2007-2008 et 2009-2010.</p> <p><b>Partenaires :</b> fonction publique et secteur privé, notamment les conseils sectoriels et le milieu universitaire.</p>	<p><b>2.1.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tenir et (ou) participer à une série de tables rondes pour déterminer les compétences actuelles et escomptées et les pénuries d'effectifs dans diverses régions du Canada et collaborer avec les intervenants de la fonction publique et du secteur privé pour trouver des solutions en collaboration d'ici 2009-2010.</li> <li>• Collaborer avec le milieu universitaire et des organismes de la fonction publique et du secteur privé à la promotion de l'analyse des compétences et des pénuries d'effectifs, afin d'analyser la réaction face à ces problèmes dans diverses administrations et de recommander des mesures futures pour remédier à ces pénuries d'ici 2009-2010.</li> </ul>	<p><b>2.1.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de tables rondes portant sur les pénuries de compétences et de main-d'œuvre afin de trouver des solutions bien précises.</li> <li>• Formulation de recommandations en vue de remédier aux pénuries de compétences et d'effectifs dans certaines régions du pays et dans tout le Canada.</li> </ul>	  
<p><b>2.2 Impacts et adaptation aux changements climatiques</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec d'autres ministères et les intervenants que la question intéresse pour élargir sa compréhension des mesures d'adaptation qui favoriseront et renforceront la durabilité du réseau de transport du Canada. En particulier, à compter de 2006-2007, la région du Québec entreprendra une étude du pergélisol et du régime thermique de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Kuujuaq. Le but à long terme de cette étude est de trouver des mesures d'adaptation avant que les impacts des changements climatiques se fassent sentir et de mieux gérer l'entretien de la piste d'atterrissage.</p> <p><b>Partenaires :</b> Centre d'études nordiques de l'Université Laval.</p>	<p><b>2.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Évaluation préliminaire et recommandations visant à élargir la compréhension et la connaissance du phénomène de pergélisol et du régime thermique de la piste d'atterrissage de Kuujuaq en 2007-2008.</li> <li>• Sous réserve du déblocage de crédits et selon les recommandations de l'évaluation préliminaire, élargir la compréhension et les connaissances du phénomène de pergélisol et du régime thermique afin d'évaluer la vulnérabilité de la piste d'atterrissage face aux changements climatiques prévus au cours des 20 prochaines années, en 2008-2009.</li> </ul>	<p><b>2.2</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Résultats de l'analyse, notamment formulation d'un certain nombre de recommandations.</li> <li>• Utilité des résultats de l'étude pour comprendre les impacts et l'adaptation aux changements climatiques (sous réserve du déblocage de crédits).</li> </ul>	   <p>But fédéral III</p>

## Défi 2 : Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences.

*En quoi consiste le défi?*


Stimuler la mise au point et l'application de technologies novatrices dans le domaine des transports, de pratiques de gestion et de services dans les secteurs public et privé, et chez les intervenants de l'industrie, du milieu universitaire et du secteur des transports afin d'accroître les avantages sociaux, économiques et (ou) environnementaux des activités de transport. Veiller à ce que les pénuries de compétences dans le secteur des transports soient identifiées et collaborer avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants des transports pour régler les problèmes de compétences.

*A quoi tient son importance?*


Les innovations sont un élément crucial de la stratégie du gouvernement visant à promouvoir l'emploi et la prospérité. Les transports offrent quantité d'occasions de technologies et de techniques nouvelles qui contribuent à améliorer la sécurité et la sûreté, à renforcer l'efficacité et à atteindre les objectifs en matière d'environnement. Certaines pourront aboutir à de nouvelles industries, entraîner un relèvement de la productivité nationale et créer de nouveaux marchés pour les produits et les services canadiens.

*Objectif à long terme :*

Veiller à ce que le secteur des transports soit un secteur d'emploi attrayant et à ce que les occasions de perfectionnement des compétences progressent au même rythme que l'innovation.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>2.1 Perfectionnement des compétences dans le secteur des transports</b></p> <p>En 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada prendra certaines initiatives en vue d'encourager les Canadiens à songer à faire carrière ou à entreprendre des études universitaires dans le domaine des transports et collaborera avec les intervenants pour promouvoir la compétitivité soutenue du secteur des transports.</p> <p><b>2.1.1</b></p> <p>Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada travaillera de concert avec les intervenants de la fonction publique et du secteur public, notamment avec les conseils sectoriels, pour relever le profil des carrières dans le secteur des transports et tenir lieu de catalyseur pour l'échange d'idées, de savoir-faire et d'expérience dans le perfectionnement des compétences relatives aux transports.</p>	<p><b>2.1.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coopération soutenue avec les gouvernements fédéral-provinciaux-territoriaux pour concevoir des instruments (notamment un recueil) à l'intention des intervenants du secteur des transports permettant d'identifier et de mettre en œuvre des réponses stratégiques aux difficultés posées par le perfectionnement des compétences.</li> </ul>	<p><b>2.1.1</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'administrations qui ont accepté de diffuser des recueils par voie électronique à leurs intervenants.</li> <li>• Nombre d'administrations provinciales/territoriales qui participent à un dialogue régulier avec Transports Canada au sujet des problèmes de compétences dans le secteur des transports.</li> <li>• Nombre de téléconférences/réunions avec les administrations fédérales/provinciales et territoriales pour discuter des problèmes de perfectionnement des compétences.</li> </ul>	



Thèmes et buts fédéraux appuyés	Mesures du rendement	Cibles	Engagements
<p>Buts : II, III, VI fédéraux</p> 	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Qualité, utilité et ponctualité des analyses et des données.</li> <li>• Nombre d'analyses et d'études réalisées.</li> <li>• Nombre de consultations tenues.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Améliorer le cadre de modélisation des instruments économiques de Transports Canada et multiplier les données canadiennes sur la réaction des consommateurs et des fabricants aux instruments économiques, sous réserve du déblocage de crédits, d'ici 2007-2008.</li> <li>• Procéder à une analyse plus fouillée de la gamme d'instruments économiques, d'ici 2007-2008. Sous réserve du déblocage de crédits, Transports Canada renforcera son potentiel analytique pour couvrir par exemple les initiatives sur le parc de véhicules légers et sur les camions de taille moyenne et les poids lourds neufs.</li> <li>• Consulter les intervenants, notamment les ONG du secteur automobile, les producteurs d'autres sources d'énergie et le milieu universitaire, sur les options de conception et les problèmes d'administration/de mise en œuvre entre 2007-2008 et 2009-2010.</li> </ul>	<p><b>1.4 Envisager le recours à des mesures économiques</b></p> <p>Transports Canada collaborera avec ses partenaires pour envisager le recours à des incitatifs commerciaux pour faire augmenter la production et l'achat de véhicules automobiles respectueux de l'environnement, ce qui se déroulera entre 2007-2008 et 2009-2010.</p> <p><b>Partenaires :</b> ministères fédéraux par l'entremise du Groupe de travail interministériel des instruments économiques pour la consommation spécifique dirigé par TC (Finances, Ressources naturelles Canada, Environnement Canada, Industrie Canada).</p>





Buts  
fédéraux  
II, III, IV

## Mesures du rendement

- Nombre d'études de cas et de documents durable et réalisés sur le transport urbain durable.
- Nombre d'activités d'apprentissage et de participants.
- Nombre de prix nationaux octroyés dans le domaine du transport urbain durable.
- Nombre de bulletins de nouvelles électroniques rédigés et diffusés.
- Adhésion aux stratégies de GDT au Canada.

## Cibles

- Réalisation de 15 études de cas sur le transport urbain durable et de documents de travail et d'autres produits d'information d'ici 2009-2010.
- Financement de 20 activités d'apprentissage auxquelles participeront au moins 500 personnes d'ici 2009-2010.
- Octroi de quatre prix nationaux de transport urbain durable d'ici 2009-2010.
- Rédaction et diffusion de six bulletins de nouvelles électroniques d'ici 2009-2010.

## Engagements

### 1.2 Gestion de la demande de transport

Pour faciliter l'élargissement du recours aux méthodes de gestion de la demande de transport (GDT), Transports Canada financera la réalisation d'études de cas, d'activités d'apprentissage, d'un site Web, de programmes de reconnaissance et d'autres produits d'information pour renforcer la capacité à mettre en œuvre et à mesurer l'efficacité de projets et de politiques durables et intégrés de transport des passagers en milieu urbain. Ces travaux ont pour but de faciliter la reproduction de pratiques fructueuses d'ici 2009-2010.

**Partenaires :** provinces et territoires, municipalités, groupes sur les transports et l'environnement, milieu universitaire et associations professionnelles.

### 1.3 Éconavette

Transports Canada a préparé une pochette et un atelier sur les options de navettage à l'intention des employeurs de la fonction publique et du secteur privé. Il s'agit d'un guide détaillé destiné aux employeurs sur la façon de mettre en œuvre un programme d'options de navettage au sein du secteur privé ou du secteur public. En 2007-2008, Transports Canada appuiera et favorisera l'adhésion aux options de navettage au sein des ministères et organismes fédéraux au moyen de programmes et de politiques qui encouragent le transport durable.

**Partenaires :** employeurs de la fonction publique et du secteur privé.

- Accorder des crédits pour permettre les options de navettage et au sein d'autres ministères et organismes fédéraux de tout le Canada :
- En étudiant les coûts et les avantages qu'il y a à faciliter l'accès des fonctionnaires fédéraux à des programmes de laissez-passer de transport en commun avec retenues à la source dans tout le Canada d'ici 2006-2007;
- En organisant trois ateliers par an sur les options de navettage à l'intention des employeurs de la fonction publique et du secteur privé que la question intéresse, à compter de 2007-2008.
- D'ici 2008-2009, en collaborant avec des partenaires du fédéral pour modifier les politiques existantes afin de permettre la diminution du nombre de véhicules à un seul occupant. Mentionnons à titre d'exemples des politiques sur le stationnement et les aménagements.

- Résultats du rapport d'évaluation du programme de laissez-passer de transport en commun, qui comporte un examen des coûts et des avantages d'un programme avec retenues à la source.
- Nombre d'ateliers organisés et résultats.
- Nombre de politiques fédérales ayant fait l'objet d'un examen et (ou) de modifications.

Buts  
fédéraux  
III, IV





## Défi 1 : Encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables.

*En quoi consiste le défi?*


Renseigner les Canadiens et les sensibiliser au transport durable. Cela consiste à les sensibiliser aux problèmes, aux avantages et aux options, de même qu'aux pratiques et aux choix que peuvent adopter les citoyens pour atténuer les effets néfastes des transports.

*À quoi tient son importance?*

Le changement des comportements fait partie intégrante de la façon de réagir aux impacts des transports sur l'environnement. Tous les segments de la société doivent bien comprendre les conséquences de leurs comportements en matière de transport pour opérer des choix qui atténuent les effets néfastes des transports sur l'environnement.

*Objectif à long terme :*

S'assurer que les Canadiens sont conscients des avantages du transport durable et qu'ils en tiennent compte dans leurs choix en matière de transports personnels. Cela devrait aboutir à une baisse de la pollution atmosphérique et des encombrements et à l'atténuation d'autres impacts sur l'environnement que l'on associe actuellement à l'utilisation des véhicules automobiles privés.

Engagements	Cibles	Mesures du rendement	Thèmes et buts fédéraux appuyés
<p><b>1.1 Transports actifs</b></p> <p>Transports Canada examinera l'utilité de se doter d'une stratégie nationale des transports actifs d'ici 2009-2010. Cette stratégie contiendrait des renseignements/incitatifs, des lignes directrices, des points de comparaison et des projets de démonstration qui permettraient aux gouvernements provinciaux et municipaux d'encourager le développement des transports actifs dans les zones urbaines, en insistant plus particulièrement sur la marche et la bicyclette.</p> <p><b>Partenaires :</b> Agence de santé publique du Canada, Santé Canada, Infrastructure Canada, autres ministères fédéraux et autres ordres de gouvernement.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parvenir à un accord général entre les ministères fédéraux, les provinces/territoires et les municipalités sur la valeur d'une stratégie nationale en matière de transports actifs d'ici 2007-2008.</li> <li>• D'ici 2009-2010, relever la notoriété des transports actifs parmi les provinces/territoires et les municipalités en apportant des preuves du soutien et de l'intérêt du gouvernement fédéral.</li> <li>• Selon les résultats des cibles susmentionnées et les fonds disponibles, entreprendre avec les principaux partenaires l'élaboration d'une stratégie nationale en matière de transports actifs d'ici 2009-2010.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Accord général entre les ministères fédéraux, les provinces/territoires et les municipalités sur la valeur d'une stratégie nationale en matière de transports actifs, comme en fait foi la décision d'élaborer ou non une telle stratégie.</li> <li>• Nombre d'intervenants provinciaux/territoires et municipaux qui participent aux consultations et à l'élaboration de la stratégie.</li> <li>• Lancement de l'élaboration de la stratégie.</li> </ul>	<p>Buts fédéraux II, III</p> 

Ces buts intègrent et complètent ceux qui ont été fixés pour les activités de l'écogouvernement. On forme l'espoir qu'en déterminant les activités ministérielles qui appuient les buts et les objectifs plus vastes du gouvernement fédéral à l'égard du développement durable, les Canadiens se feront une idée plus juste de la façon dont le gouvernement fédéral travaille, en permanence, pour améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens. En même temps, l'amélioration de la coordination raffermira la responsabilité, orientera le rendement dans tout le gouvernement et concentrera et stimulera les activités dans certains domaines clés. Transports Canada a répertorié un certain nombre d'activités qui ont un rapport avec l'exécution de son mandat et qui lui permettront d'atteindre les buts du gouvernement fédéral en matière de développement durable. Ces activités et engagements sont marqués dans le plan d'action de la stratégie de développement durable par un renvoi aux buts du gouvernement fédéral qu'ils appuient. On trouvera d'autres précisions sur les buts du gouvernement fédéral en matière de développement durable et sur l'écologisation des opérations du gouvernement à l'adresse Internet suivante : [www.sdinfo.gc.ca](http://www.sdinfo.gc.ca).

En outre, pour la quatrième stratégie de développement durable, le gouvernement fédéral a établi six buts de développement durable qui ont un rapport avec l'eau propre, l'air pur, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, des collectivités durables, le développement et l'utilisation durables des ressources naturelles et la gouvernance à l'appui du développement durable.

Les six buts de développement durable sont les suivants :

I L'eau – Une eau propre et salubre pour les personnes, la marine et les écosystèmes d'eau douce.

II L'air pur – Un air pur à respirer pour les personnes et pour le bon fonctionnement des écosystèmes.

III La réduction des émissions de gaz à effet de serre.

IV Des collectivités durables – Des collectivités jouissant d'une économie prospère, une société dynamique et équitable et un environnement sain pour la génération actuelle et les générations à venir.

V Le développement et l'utilisation durables des ressources naturelles.

VI Renforcer la gouvernance et la prise de décisions du gouvernement fédéral à l'appui du développement durable.



# Partie 6 :

## PLAN D'ACTION DE

## TRANSPORTS CANADA

La *Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada tient compte des problèmes énumérés à la partie 4 et se concentre sur les domaines où le Ministère peut jouer un rôle appréciable dans la durabilité des transports. L'un des objectifs primordiaux de la SDD est de présenter une démarche axée sur des résultats pour permettre la concrétisation de la vision à long terme du Ministère sur la durabilité des transports.

Conformément aux trois premières stratégies de développement durable de Transports Canada, la quatrième s'articule autour d'une série de défis stratégiques, dont chacun contient un certain nombre d'engagements. La première stratégie a fourni une base solide pour l'intégration des facteurs écologiques dans les tâches du Ministère. Transports Canada a adopté dans le cadre de la seconde stratégie un ensemble de principes de développement durable et a pris des engagements précis à agir. La troisième stratégie a précisé davantage la notion de durabilité et établi sept défis et 32 engagements particuliers. Les défis que comporte cette stratégie n'ont pas changé par rapport à ceux de la troisième stratégie, et le Ministère continue d'attacher beaucoup d'importance à la détermination des résultats précis. De fait, les sept défis stratégiques sont extraits directement de la chaîne des résultats de Transports Canada, élaborée en 2003 (voir page 26).

Les sept défis stratégiques sont les suivants :  
1. Encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables.

2. Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences.
3. Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux.
4. Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement.
5. Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants.
6. Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports.
7. Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

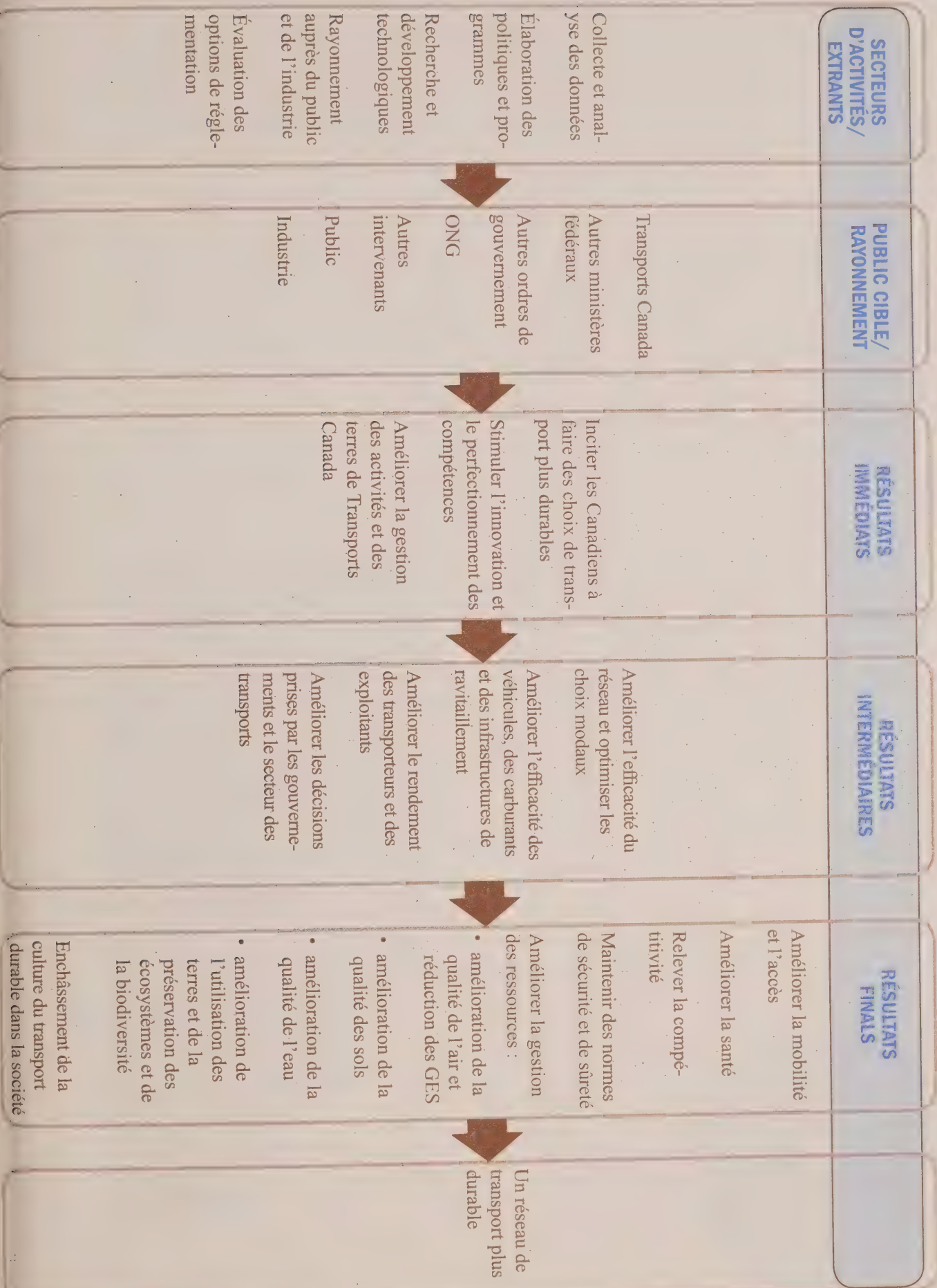
Ces défis sont vastes et couvrent un grand nombre de secteurs sur lesquels Transports Canada aimerait exercer son influence pour promouvoir un réseau de transport durable. Les trois thèmes énoncés plus haut ont permis au Ministère de mieux concentrer ses efforts et de prendre des engagements moins nombreux mais significatifs.

Les engagements exposés à la partie 4 sont élaborés dans le cadre d'un plan d'action qui comprend des cibles précises, mesurables et temporelles et des mesures du rendement. Le cadre du plan d'action concorde avec la troisième stratégie de Transports Canada et s'articule autour des sept défis stratégiques. Pour déterminer lesquels des trois thèmes sont appuyés par des engagements précis, on a utilisé les symboles suivants :



Figure 5.1:

Chaîne de résultats de la Stratégie de développement durable de Transports Canada



## Partie 5 :

### MESURE DU RENDEMENT

En 2003, Transports Canada a établi une chaîne de résultats (figure 5.1), qui précise les résultats à long terme sur lesquels le Ministère espère exercer une influence. La première étape de cette chaîne de résultats est l'activité, telle qu'elle est définie par chaque engagement. L'activité peut cibler divers publics (Transports Canada, d'autres ministères, des organisations non gouvernementales, l'industrie et le public). Les résultats ou les aboutissements de l'activité sont définis comme immédiats ou intermédiaires, et ils constituent les défis stratégiques des troisième et quatrième stratégies. Les résultats finals (amélioration de la qualité de l'air et de l'eau) et, en définitive, un réseau de transport plus durable dépendent de la capacité à relever ces défis stratégiques. Les résultats finals sont des buts à long terme qui ne

seront pas atteints dans l'échéancier d'une seule SDD. Chaque stratégie aboutira à des résultats différentiels en vue d'atteindre les résultats finals.

De nombreux indicateurs peuvent servir à évaluer les progrès réalisés par le Canada dans la durabilité des transports. Pour se faire une meilleure idée de la mesure dans laquelle le Canada atteint ses objectifs en matière de transport durable, d'ici 2009-2010, le Ministère établira un ensemble d'indicateurs de transport durable. Ces indicateurs refléteront plus fidèlement les trois piliers du développement durable (économique, social et environnemental) et fourniront un bilan plus équilibré de l'état du transport durable au Canada.



Le Ministère innovera et ouvrira de nouvelles portes dans l'espoir d'enregistrer des progrès significatifs dans son cheminement vers le développement durable.

Dans toutes ces entreprises, Transports Canada s'assurera de faire connaître ses activités et ses succès au grand public et aux intervenants. Dans ce but, le Ministère continuera à formuler et à communiquer des messages portant sur l'environnement et le développement durable à l'appui du programme environnemental du gouvernement.





permanente, notamment en fixant de nouvelles cibles axées sur les secteurs prioritaires des opérations du Ministère. Le SGE du Ministère repose sur la norme 14001 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et sur le *Guide de l'écogouvernement* du gouvernement fédéral. Grâce à une démarche systématique de gestion de l'environnement, les organismes comprennent mieux la nature de leurs incidences sur l'environnement et peuvent planifier leurs activités en conséquence.

- Transports Canada a également pris l'engagement de réaliser des projets d'espace vert d'ici 2009-2010 qui appuient le projet de plan directeur des espaces verts et démontre la gérance environnementale des espaces verts de Pickering.

## Un long chemin à parcourir

Le développement durable dans le secteur des transports est un but à long terme. Notre but est d'influer de manière positive sur les objectifs immédiats, intermédiaires et finals énoncés dans la chaîne des résultats de notre stratégie de développement durable. Pour y arriver, les efforts dont il est question dans cette stratégie triennale ont pour but de permettre à Transports Canada de respecter l'engagement qu'il a pris de promouvoir un réseau de transport durable et de s'assurer que ses efforts portent fruit. Trop souvent, il est impossible de concrétiser les bonnes idées faute de ressources. Pour remédier à ce problème et prendre une mesure utile sur la voie du développement durable, Transports Canada a pris l'engagement de créer une nouvelle source interne de financement des initiatives de développement durable. En 2006-2007, Transports Canada établira un fonds pour la Stratégie de développement durable qui pourra atteindre 1 million \$ par an afin de réaliser des projets novateurs qui contribuent de manière significative à la durabilité des transports. Les projets approuvés seront considérés comme des engagements de la SDD. En instituant ce fonds,

- En particulier, à compter de 2006-2007, la région du Québec de Transports Canada entreprendra une étude sur le pergélisol et le régime thermique de la piste d'atterrissage de l'aéroport de Kuujuaq. L'objectif à long terme de cette étude est de déterminer les mesures d'adaptation qu'il faut prendre avant que les changements climatiques ne se fassent sentir et de mieux gérer l'entretien de cette piste d'atterrissage.

Un réseau de transport accessible fait partie intégrante des collectivités durables. Même si les problèmes d'accessibilité peuvent ne pas être apparents aux yeux de tous les Canadiens, ils sont de plus en plus visibles au fur et à mesure que la population vieillit.

- Transports Canada poursuivra sa collaboration avec ses partenaires, notamment l'industrie des transports, les personnes âgées et les personnes ayant une déficience, afin d'améliorer l'accessibilité des modes de transport de compétence fédérale dans tout le pays.

Une difficulté interne pour Transports Canada consiste à améliorer la gestion de ses opérations et de ses terres. En adoptant des pratiques optimales de gestion de l'environnement, Transports Canada peut atténuer ses propres impacts sur l'environnement et montrer l'exemple aux autres dans le secteur des transports.

- Le Ministère a pris l'engagement de mettre en œuvre son Système de gestion de l'environnement (SGE) de façon



perfectionnement des compétences dans le secteur des transports, l'accessibilité du réseau national de transport, les impacts et l'adaptation aux changements climatiques, de même que la gestion des opérations et des terres de Transports Canada sont autant d'éléments importants de la Stratégie de développement durable du Ministère. Aussi diversifiés soient-ils, ces problèmes revêtent tous une importance névralgique pour les résultats de Transports Canada dans le cadre d'un réseau de transport durable au Canada. Le but de Transports Canada est d'exercer une influence positive sur ces problèmes en vertu des engagements qu'il prend dans sa *Stratégie de développement durable 2007-2009*.

Un effectif hautement qualifié est un élément essentiel si l'on veut que le secteur des transports demeure efficace et durable. Transports Canada s'engage à agir comme catalyseur pour le perfectionnement des compétences en transport pour accroître la capacité et appuyer la création de partenariats entre le gouvernement, l'industrie et les milieux universitaires. Notre défi consiste à cerner les pénuries de compétences dans le secteur des transports et à collaborer avec d'autres gouvernements, l'industrie et les intervenants du secteur des transports pour résoudre les problèmes de compétences.

• En 2007-2009, Transports Canada entreprendra des initiatives précises pour encourager les **Canadiens à envisager des carrières en transport** et il collaborera avec les intervenants pour promouvoir le maintien de la compétitivité du secteur des transports.

Actuellement, un sujet de plus en plus préoccupant pour les Canadiens réside dans les changements climatiques et leurs impacts potentiels sur le réseau de transport du Canada, ce qui risque de perturber le transport des passagers et des marchandises. Même si les causes et les impacts transcendent les frontières politiques et que les effets peuvent ne pas être évidents ou immédiats, Transports Canada prend des mesures de précaution. Le Ministère collaborera avec d'autres ministères et les intervenants que la question intéresse pour élargir sa compréhension des mesures d'adaptation qui appuieront et favoriseront la durabilité du réseau de transport du Canada.

tions relatives à la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) et au Protocole sur les substances nocives et potentiellement dangereuses de la Convention OPRC (Protocole HNS de la Convention OPRC);

• **L'amélioration de la gestion des déchets des navires** par la conception et la mise en œuvre d'un plan national détaillé d'aménagement, d'exploitation et de réglementation des installations de réception des déchets dans les ports; et

• **L'amélioration de la surveillance aérienne** pour surveiller la pollution marine.

• Pour ce qui est des données et des renseignements, comme nous l'avons vu plus haut au sujet du transport urbain et du transport des marchandises, pendant la période visée par cette stratégie, Transports Canada s'emploiera à **améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur la durabilité des transports dans tous les modes**.

A l'instar du transport urbain et du transport des marchandises, l'influence exercée sur le développement durable du secteur du transport maritime est un objectif à long terme pour lequel Transports Canada devra déployer des efforts supplémentaires. Les engagements mentionnés plus haut contribueront aux résultats à long terme d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des GES, d'amélioration de la qualité de l'eau et de préservation des écosystèmes et de la biodiversité. En même temps, les efforts déployés permettront de respecter ou d'améliorer les normes de sécurité et la compétitivité du réseau de transport du Canada.

## Autres questions de développement durable

De nombreux problèmes de développement durable sont communs à tout le secteur des transports au Canada et vont même au-delà. Même s'ils ne sont pas toujours évidents, ces problèmes revêtent de l'importance pour tous les Canadiens et sont sous-jacents à la capacité de Transports Canada de réaliser un développement durable. Le





Dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, Transports Canada a pris un certain nombre d'engagements importants à l'égard du développement durable dans le secteur du transport maritime.

- Entre 2007-2008 et 2009-2010, Transports Canada continuera d'étudier les possibilités qu'offre le transport maritime à courte distance (se reporter à la page 67 pour la définition du transport maritime à courte distance) afin d'améliorer l'utilisation de la capacité des voies navigables, de raffermir l'intermodalisme, de faciliter le commerce, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et d'améliorer le rendement global du réseau de transport. Entre autres, il favorisera une approche intégrée à l'échelle nationale pour le transport maritime à courte distance en plus de travailler au niveau international avec les États-Unis et le Mexique.

- Transports Canada collaborera avec ses partenaires à la promotion de pratiques exemplaires pour la gestion de l'environnement et la responsabilité d'entreprise dans le secteur des transports. En 2007-2008, Transports Canada posera les bases d'un programme d'incitatifs environnementaux dans le secteur du transport maritime en étudiant et en réalisant une analyse de rentabilisation pour les principaux protagonistes, notamment les ports intéressés.
- Pour promouvoir le développement durable et réduire la pollution dans le secteur du transport maritime, d'ici 2009-2010, Transports Canada entreprendra :

- un examen plus poussé des zones de contrôle des émissions de soufre (ZCES);
- un programme de recherche-développement visant à déterminer les autres améliorations que l'on peut apporter à la gestion des eaux de lest;
- la conception et la mise en place d'un régime national efficace de prévention des accidents et d'intervention en cas de déversement de substances nocives et potentiellement dangereuses, ce qui permettra au Canada de respecter ses obligations internationales et d'autres intervenants.

d'établir des normes acceptables pour ces rejets (quantités, emplacements, etc.). Les risques pour l'environnement posés par la présence des navires ont trait par exemple à l'action des hélices (p. ex., risque pour les baleines), aux problèmes de nettoyage des navires ou aux activités de dragage.

Un autre problème qui a acquis une grande notoriété ces dernières années est la menace des espèces envahissantes transportées et rejetées dans les eaux de lest des navires. Les conséquences de l'introduction d'espèces exotiques dans un écosystème sont graves et irréversibles. La gestion des déchets est un autre problème important pour le secteur du transport maritime, en particulier en ce qui a trait à la suffisance des infrastructures de traitement des déchets.

La pollution atmosphérique par les navires, en particulier dans les villes portuaires, est un sujet de préoccupation croissante pour la santé d'un grand nombre de personnes. Les normes sur les émissions atmosphériques sont fixées à l'échelle internationale et réglementées par l'annexe VI de la Convention MARPOL. Cette annexe impose des limites aux émissions de NOx et de SOx ainsi qu'aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone. Toutefois, ces normes suscitent également des préoccupations, en particulier pour la raison qu'elles ne s'appliquent qu'aux moteurs diesel neufs. Étant donné que la durée de vie des bâtiments de la marine marchande est longue, de nombreux navires bénéficient de la clause des droits acquis et pourraient être encore en service dans 20 à 40 ans.

En outre, il y a des lacunes dans les données et les renseignements disponibles, ce qui entrave sérieusement l'analyse des options de transport maritime et la mesure du rendement. Les problèmes de développement durable dans le domaine du transport maritime recourent un certain nombre de champs de compétence et intéressent de nombreux protagonistes. Pour promouvoir le développement durable dans le secteur du transport maritime, Transports Canada doit collaborer avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement, l'industrie, des groupes syndicaux, le milieu universitaire, la communauté internationale et d'autres intervenants.



déversements d'hydrocarbures dans le milieu marin par des rejets accidentels sont les plus notoire aux yeux du public lorsqu'ils surviennent et ils ont des conséquences néfastes immédiates et manifestes pour l'environnement et la santé des habitants locaux. Les déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses par les navires peuvent également causer de sérieux dommages à la santé humaine et à l'environnement. Les quantités considérables de substances nocives et potentiellement dangereuses à bord des navires hauturiers, en particulier dans le cadre de nos échanges internationaux, soulignent le risque d'un déversement majeur de substances chimiques dans les eaux canadiennes. Le transport maritime est responsable de 41 % des émissions d'oxydes de soufre liées au secteur des transports, qui est un ingrédient des pluies acides. Dans les villes portuaires comme Vancouver, l'activité maritime est une grande source de pollution atmosphérique. En outre, les principales sources de pollution de l'eau sont les déversements et les déchets huileux ainsi que les rejets d'espèces envahissantes dans les eaux de lest (se reporter à la page 65 pour la définition des eaux de lest).

Sur le plan des difficultés que le transport maritime présente pour la durabilité de l'environnement, il y a deux grandes catégories : celles qui ont trait aux émissions des navires (à la fois dans l'atmosphère et dans l'eau) et celles qui ont trait à la présence des navires proprement dits. Les défis que posent les émissions des navires ont trait aux rejets des navires et à la nécessité

La quantité de marchandises qui peuvent être transportées à bord d'un seul navire peut offrir des économies de carburant par rapport au camion et au train, ce qui se traduit par des retombées sur le plan environnemental. En dépit de l'absence de visibilité aux yeux des Canadiens ordinaires, le transport des marchandises par bateau entraîne tout un éventail de conséquences pour l'environnement. En général, le transport maritime a des incidences sur l'environnement radicalement différentes de celles des autres modes de transport. Les

Le transport maritime revêt une importance névralgique pour l'économie du Canada et le transport des marchandises par bateau est de plus en plus important tandis que les échanges commerciaux avec la Chine et les pays riverains du Pacifique continuent de croître à un rythme rapide. Le transport maritime présente des caractéristiques uniques sur le plan de la structure de l'industrie elle-même et du transport proprement dit des marchandises et des passagers. L'une des principales caractéristiques du transport maritime est sa dimension internationale, laquelle façonne les politiques, la réglementation et le contexte concurrentiel. Ces conditions expliquent le besoin d'un régime international de gestion des problèmes maritimes, en particulier des questions liées à la sécurité maritime et à l'environnement, ce qui se fait essentiellement par l'entremise de l'Organisation maritime internationale.

Les services canadiens de transport maritime se caractérisent par une division claire et nette entre les services internationaux (hauturiers), assurés presque exclusivement par des compagnies battant pavillon étranger, et les services de transport maritime intérieur et transfrontalier, assurés essentiellement par des bâtiments battant pavillon canadien. Même si les services passagers sont importants dans le domaine des traversiers et des paquebots de croisière, le rôle dominant de l'industrie du transport maritime et des infrastructures de soutien consiste dans le transport des marchandises.





faire appel à l'engagement et au leadership de l'industrie pour opérer des changements à long terme et établir des cibles et des plans d'action qui permettront de parvenir rapidement, avec souplesse et rentabilité à une réduction des émissions dans les limites d'un cadre de réglementation élargi. De plus, Transports Canada collaborera avec les gouvernements et les intervenants des transports afin de repérer les occasions technologiques et opérationnelles d'atténuer les répercussions sur l'environnement des activités de transport.

- En outre, Transports Canada et Environnement Canada appuieront le protocole d'entente qui a été négocié avec l'Association des chemins de fer du Canada pour veiller à ce que l'industrie ferroviaire réduise ses émissions de polluants atmosphériques conformément aux normes de l'Environmental Protection Agency (EPA) des États-Unis et continue à améliorer son rendement en matière d'émissions de GES entre 2006 et 2010. Transports Canada élaborera et mettra en œuvre une nouvelle réglementation, qui entrera en vigueur en 2011, aux termes de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Ces engagements contribueront à atteindre les objectifs à long terme d'amélioration de la qualité de l'air et de réduction des GES, de diminution des encombrements et d'amélioration de la santé humaine et des écosystèmes. Pour atteindre ces objectifs à long terme, il est essentiel que le Ministère établisse des partenariats à l'intérieur du gouvernement fédéral, les provinces et les territoires et l'industrie.



raisonnable dans la sélection des projets et d'indicateurs de rendement dans ses programmes d'infrastructures. Transports Canada parachèvera aussi une étude du corridor Québec-Windsor d'ici 2008-2009, laquelle permettra de mieux comprendre les choix modaux dans ce corridor et aidera grandement à analyser les options de politiques sur le transport des marchandises et des passagers.

- L'engagement pris par Transports Canada d'améliorer les données sur les transports dont il est fait état dans la section sur le transport urbain est une importante initiative générale. Transports Canada s'emploiera en permanence à améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur la durabilité des transports dans tous les modes. Le Ministère visera en particulier à améliorer la collecte des données sur le transport des marchandises par camion. La *modification des dispositions de la Loi sur les transports au Canada relatives à la collecte des données* garantira l'existence d'informations utiles et uniformes sur divers éléments du réseau de transport.

- En outre, Transports Canada s'emploiera à élargir sa compréhension des répercussions sur le coût complet de l'utilisation des différents modes de transport. En 2006-2007 et 2007-2008, Transports Canada réalisera un certain nombre d'études et de projets de recherche pour combler les lacunes analytiques et contribuer à un point de vue national sur les questions clés se rattachant à la durabilité des transports.

Un élément essentiel du transport durable des marchandises a trait à la réduction des émissions.

- À compter de 2007-2008, Transports Canada utilisera les ressources disponibles afin de maintenir et d'établir des partenariats stratégiques pour coordonner les efforts visant à réduire les émissions dans tous les modes, notamment dans le transport ferroviaire, aérien et maritime des marchandises. Le Ministère entend



la croissance ininterrompue des échanges commerciaux. Il faut faire particulièrement attention à ce que les portes d'entrée et les corridors commerciaux soient efficaces, en permettant aux marchandises de parvenir à destination sans entraves et conformément à nos objectifs en matière de durabilité.

Les transports sont une demande dérivée qui répond à la croissance économique et c'est pourquoi il faut atténuer les effets mentionnés ci-dessus sans limiter les activités qui revêtent une importance essentielle pour la qualité de vie de tous les Canadiens. Il faut adopter une perspective globale pour atténuer les effets de tous les modes de transport des marchandises afin de réduire les émissions attribuables à ce secteur. L'élimination des obstacles à l'innovation de même que le recours à la technologie dans le transport des marchandises sont importants pour assurer la durabilité de ce secteur.

Il faut également établir des partenariats avec les provinces et les territoires de même qu'avec l'industrie. L'un des principaux obstacles qui empêchent de régler ces problèmes est l'absence de données et de mesures du rendement. En particulier, il y a d'importantes lacunes dans les données sur les camions qu'il faudra combler afin d'évaluer clairement les perspectives d'un relèvement de l'efficacité et les incidences possibles sur les transporteurs et les expéditeurs.

Dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, Transports Canada a pris un certain nombre d'engagements importants à l'égard du développement durable dans le secteur des marchandises. Plusieurs des initiatives que Transports Canada entreprendra en rapport avec le transport des marchandises se dérouleront également dans un contexte urbain, de sorte qu'elles recouperont les initiatives de transport urbain du Ministère.

- Tel qu'il est mentionné aux pages 15 et 16

Transports Canada continuera de soutenir les systèmes de transport intelligents et dans le cadre des investissements du gouvernement fédéral dans l'infrastructure, il continuera de promouvoir les pratiques exemplaires. Il appuiera notamment les objectifs de transport durable par l'utilisation de critères de diligence

(sur le plan de la valeur) transporté par camion à franchi six postes frontaliers : Windsor/pont Ambassador, Fort Erie, Sarnia et Lansdowne en Ontario, Lacolle au Québec et le Pacific Highway en Colombie-Britannique. Les mesures de sûreté accrues qui sont nécessaires de nos jours ont aussi un impact sur la rapidité de la circulation des marchandises et des personnes aux frontières et dans les aéroports internationaux. Comme nous l'avons vu plus haut, les encombrements ont des conséquences profondes sur le plan social, économique et environnemental. Ils aboutissent à une augmentation appréciable de la durée des trajets et à une baisse des temps de loisir, à une augmentation des émissions de polluants atmosphériques qui ont de sérieuses répercussions sur la santé de l'être humain et des écosystèmes, à une augmentation des coûts du carburant et à l'inefficacité du réseau de transport, autant de facteurs qui nuisent à l'économie canadienne.

Parmi les autres problèmes qui découlent du transport des marchandises, il faut citer la pollution atmosphérique, la pollution acoustique et les accidents. La pollution atmosphérique et acoustique, en particulier dans les centres urbains, réduit la qualité de vie des Canadiens et entraîne des problèmes de santé. Les accidents peuvent causer des blessures et des morts en plus d'entraîner des fuites et des déversements potentiellement nocifs.

Le transport des marchandises est également responsable d'une part significative de l'usure des infrastructures de transport du Canada. Il est très difficile de concilier la capacité des transports et





L'existence de données utiles et uniformes sur les divers éléments du réseau de transport. Transports Canada a adopté une démarche à long terme pour aborder les multiples facteurs qui influent sur la durabilité du réseau de transport urbain du Canada. Ces engagements contribueront à atténuer les impacts du transport urbain, notamment la pollution atmosphérique et les encombrements, tout en contribuant à améliorer la cohésion sociale et le caractère durable des villes et des collectivités du Canada.

## Transport commercial des marchandises

Le transport des marchandises contribue pour beaucoup à l'économie canadienne à la fois en raison de sa part réelle de l'activité économique et du rôle que joue le transport pour amener les produits jusqu'aux marchés d'écoulement.

La croissance des échanges

commerciaux et les change-

ments dans les pratiques de

transport des marchandises,

comme les livraisons juste

à temps, se soldent par des

hausse significatives du niveau

d'activité dans tous les modes

de transport. Dans l'ensemble,

on s'attend à ce que le transport

des marchandises augmente

de 60 % entre 1990 et 2020, la

croissance la plus spectaculaire

interessant le transport aérien et

le secteur du camionnage.

Le transport des marchandises

a également de sérieuses

conséquences sur le plan social

et environnemental dont il faut

à tout prix tenir compte. Le secteur des transports

est le plus gros responsable des émissions de

GES, et le transport des marchandises représente

environ 43 % de ces émissions. Les émissions

du transport des marchandises augmentent à un

rythme plus rapide que celles du transport des

passagers. Entre 1990 et 2004, les émissions de

GES imputables au transport des passagers ont

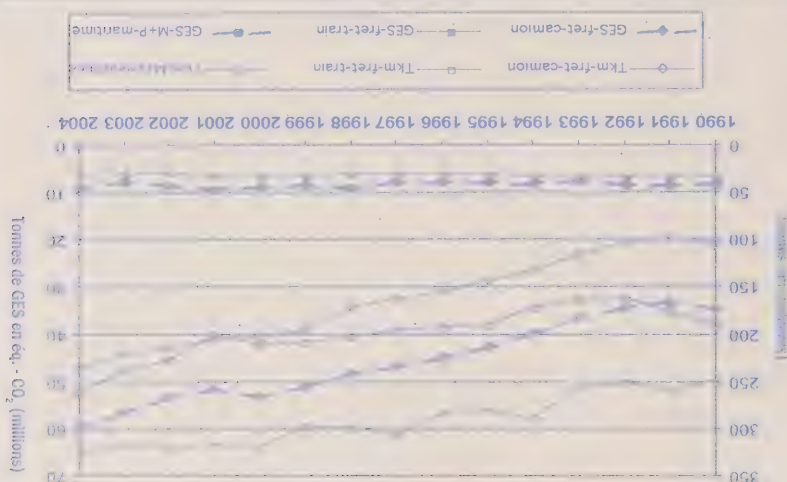
augmenté au rythme annuel de 1,1 %, alors que

les émissions du transport des marchandises ont

progressé à raison de 3,0 % par an. En outre, les

émissions du transport des marchandises en 2004 ont été supérieures de 50,6 % à celles de 1990. Si cette tendance persiste, les émissions de GES du transport des marchandises pourraient dépasser de 67 % les niveaux de 1990 en 2010 et de 116 % en 2020. Durant la période 1990 à 2004, la part du camion dans les émissions de GES du transport des marchandises est passée d'environ 69 % à 79,4 %; il faut cependant souligner que, si le nombre de camions a augmenté sur les routes, leur efficacité s'est améliorée. En 2004, les autres principaux producteurs de GES ont été le transport maritime intérieur (qui englobe le transport des passagers), avec 11,5 % d'émissions de GES reliées au transport, le transport ferroviaire, avec 7,7 %, et le fret aérien, avec 1,4 %. Manifestement, la diminution des émissions de GES dans le secteur du transport des marchandises constitue un important défi pour le Canada.

Figure 4.5 : Le transport des marchandises et les émissions, 1990-2004



Source : Ressources naturelles Canada, Tableaux d'analyse de l'évolution de l'efficacité énergétique, 1990 à 2004.

Le transport des marchandises contribue également aux encombrements dans les zones urbaines et aux postes frontaliers. Les encombrements aux postes frontaliers présentent un problème particulier. Les importations et les exportations canadiennes, en particulier à destination et en provenance des États-Unis, exigent une circulation fiable et fluide aux postes frontaliers et dans les corridors commerciaux. En 2005, près de 76 % du commerce entre le Canada et les États-Unis



**L'année modèle 2011.** Elle succédera à l'accord volontaire entre l'industrie et le gouvernement pour l'atteinte d'une réduction de 5,3 mégatonnes des émissions de gaz à effet de serre des véhicules automobiles au Canada en 2010.

- Le Ministère continuera également de financer les activités de recherche et développement et le déploiement de systèmes de transport intelligents (STI – définition dans le glossaire), tout au long de la période allant de 2007-2008 à 2009-2010. Cela permettra une meilleure intégration du réseau et aidera à promouvoir l'efficacité, la sécurité, la sûreté et la durabilité accrues du réseau de transport.

- Tout plan de transport durable doit nécessairement comporter des initiatives d'entretien et d'amélioration de l'infrastructure de transport. Le gouvernement a engagé d'importants investissements pour assurer la durabilité des infrastructures du Canada, à l'appui de sa prospérité à long terme. Au cours de la période allant de 2007-2008 à 2009-2010, Transports Canada continuera d'appuyer les objectifs de transport durable (p. ex. la réduction des émissions de gaz à effet de serre et les avantages économiques et sociaux pour les collectivités) par l'utilisation de critères de diligence raisonnable dans le choix des projets et d'indicateurs de rendement des projets dans les programmes d'infrastructures actuels et futurs du Ministère.

- Enfin, pour remédier aux pénuries de données, Transports Canada continuera de diriger un projet centralisé en vue d'organiser et d'améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse de données sur la durabilité de tous les modes de transport. Cela consistera notamment dans l'élaboration de nouvelles données et de nouveaux outils d'analyse pour améliorer la prise de décisions. Le Ministère collaborera avec des partenaires, dont Statistique Canada, à l'amélioration de la collecte de données sur l'utilisation des véhicules routiers. En outre, Transports Canada se propose de modifier les dispositions de la *Loi sur les transports au Canada* en ce qui concerne la collecte des données pour assurer

Les initiatives visant à influencer sur la demande et encourager des choix durables sont importantes. Toutefois, pour qu'elles soient encore plus efficaces, il faut les combiner à des initiatives destinées à améliorer ou à promouvoir des véhicules, des technologies et le rendement du carburant.

- Afin d'encourager les véhicules de remplacement et les véhicules moins gourmands, Transports Canada collaborera de façon continue avec ses partenaires entre 2007-2008 et 2009-2010 pour étudier la possibilité de recourir à des incitatifs commerciaux pour augmenter la production et l'achat de véhicules automobiles respectueux de l'environnement.

- Transports Canada continuera également à faire la promotion des véhicules à technologie de pointe. Il évaluera chaque année les véhicules à technologies de pointe; procédera à des essais, des inspections et des évaluations, publiera des rapports décrivant la capacité des véhicules à technologies de pointe à respecter les prescriptions réglementaires en vigueur et prendra des mesures afin d'accélérer l'introduction de ces véhicules au Canada.

- En ce qui concerne la consommation de carburant des véhicules automobiles, Transports Canada suivra la consommation de carburant des véhicules automobiles vendus au Canada, appuyant du même coup les objectifs du gouvernement visant à faire baisser la consommation de carburant et les émissions de GES et à fournir des renseignements aux consommateurs pour leur permettre d'exercer des choix plus éclairés au moment de l'achat d'un véhicule. Le 19 octobre 2006, le gouvernement du Canada a déposé au Parlement son projet de loi sur la qualité de l'air. Ce projet de loi modifie également la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* afin de moderniser les pouvoirs du gouvernement du Canada en matière de réglementation de la consommation de carburant des nouveaux véhicules. La réglementation sur la consommation en carburant des véhicules automobiles aux termes de la *Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles* sera élaborée pour





- Transports Canada facilitera en outre une application plus large des méthodes de gestion de la demande de transport (GDT – définition dans le glossaire). Il appuiera la réalisation d'études de cas, d'activités d'apprentissage, d'un site Web, de programmes de reconnaissance et d'autres produits d'information pour renforcer la capacité à mettre en œuvre et à mesurer l'efficacité de projets et de politiques intégrés de transport durable des passagers en milieu urbain. Ces travaux ont pour but de faciliter la reproduction de pratiques fructueuses d'ici 2009-2010.



Source: City of Whitehorse

- Pour promouvoir un réseau de transport plus efficace et respectueux de l'environnement, il faut parfaitement comprendre les effets que les éventuelles mesures (comme les investissements dans les infrastructures, les réformes de la réglementation ou les réformes fiscales) auront sur la demande de chaque mode. Pour cela, il faut commencer par comprendre la façon dont les expéditeurs et les passagers opèrent leurs choix modaux. Transports Canada parachèvera une étude du corridor Québec-Windsor d'ici 2008-2009, laquelle devrait permettre de mieux comprendre les choix modaux dans le corridor de transport le plus fréquenté du Canada. Cela obligera à concevoir des modèles pour analyser l'incidence des éventuelles décisions politiques sur les choix de mode de transport des marchandises et des passagers dans le corridor Québec-Windsor.

Pour faire face aux impacts du transport urbain qui ne cesse de prendre de l'ampleur, il faut à tout prix améliorer la collecte, la diffusion et l'analyse des données sur les transports. Or, des lacunes dans la disponibilité de données et de mesures du rendement dans tous les modes de transport entravent la capacité du gouvernement de prendre des décisions éclairées pour réduire les impacts environnementaux dans les zones urbaines.

Influer sur les choix de transport des Canadiens en prenant des initiatives qui favorisent la sensibilisation et la transmission du savoir constitue l'un des meilleurs moyens dont dispose le gouvernement pour réduire les émissions du secteur des transports et les pressions qui s'exercent sur les infrastructures et améliorer l'état de santé des Canadiens par des choix modaux de recharge et de transport actif.

Dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, Transports Canada a incorporé un certain nombre d'engagements essentiels qui appuient le développement durable dans le transport urbain.

Un important élément du plan de Transports Canada pour promouvoir le transport urbain durable consiste dans des initiatives en vue d'influer sur la demande de transport et les choix modaux.

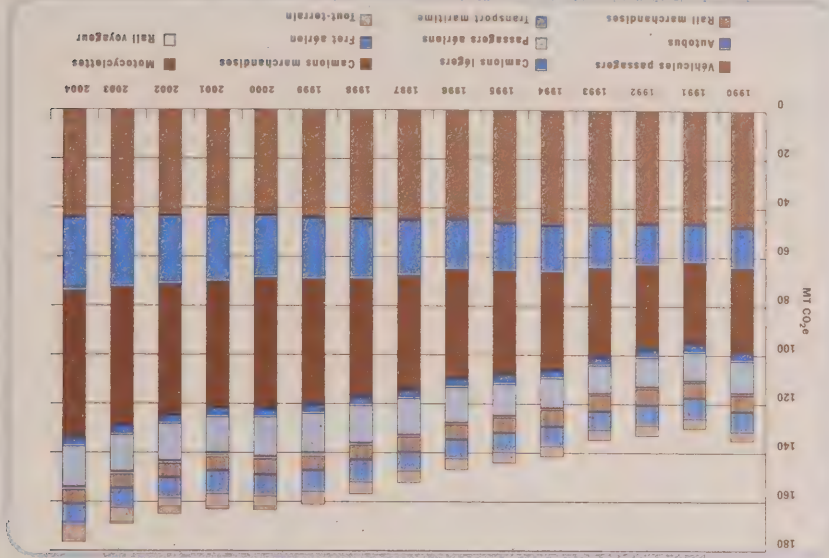
- En 2007-2008, Transports Canada favorisera l'adhésion aux options de navettage au sein des ministères et organismes du gouvernement fédéral par le biais de programmes et de politiques qui encouragent la durabilité des transports.

- Pour aider à répondre au besoin de réduire les émissions atmosphériques, les encombrements et la dépendance à l'égard des véhicules personnels, Transports Canada examinera l'utilité de se doter d'une stratégie nationale des transports actifs d'ici 2009-2010. Cette stratégie contiendrait les données, les lignes directrices, les repères et les programmes permettant aux gouvernements provinciaux et municipaux d'encourager les transports

Les attentats terroristes qui ont eu lieu à Madrid en 2004 et à Londres en juillet 2005 sont des rappels saisissants de la vulnérabilité des réseaux de transport ferroviaire, de transport en commun et d'autobus dans le monde. Les exploitants de services de transport ferroviaire et de transport en commun font partie intégrante des collectivités canadiennes et de leurs réseaux de transport. Transports Canada collabore avec ces exploitants pour répondre à leurs besoins immédiats en matière de sûreté, en leur fournissant des fonds dans le cadre d'un programme de contribution fédéral afin qu'ils mettent en oeuvre des mesures de sûreté nouvelles et améliorées. De plus, le Ministère fait preuve de leadership en encourageant les exploitants de services de transport ferroviaire et de transport en commun à adopter des pratiques exemplaires et des lignes directrices nationales et internationales pertinentes afin d'améliorer la sûreté.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) continue de représenter un défi pour le Canada et pour le secteur des transports en particulier. En 2004, près de 25 % des émissions de gaz à effet de serre du Canada ont été imputables au secteur des transports, dont les deux tiers proviennent des zones urbaines. La figure 4.4 illustre la tendance à la hausse des émissions de GES attribuables aux transports par mode entre 1990 et 2004.

**Figure 4.4 :** Émissions de GES directement et indirectement attribuables aux transports par mode – De 1990 à 2004



Source : Ressources naturelles Canada, Tableaux d'analyse de l'évolution de l'efficacité énergétique, 1990 à 2004.

Les études consacrées à la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année ainsi que de nombreux problèmes de santé. Il faut signaler notamment des maladies cardiovasculaires et respiratoires, qui se soldent par une augmentation des visites d'urgence et des admissions à l'hôpital. En outre, l'usage excessif des transports motorisés par opposition aux options de transport actif contribue à réduire l'activité physique, ce qui entraîne des problèmes de santé (comme l'obésité et les cardiopathies). Les enfants courent un bon nombre des mêmes risques pour la santé que les adultes, comme les maladies respiratoires dues à la pollution atmosphérique et les risques sur le plan de la sécurité encourus comme passagers et piétons. De moins en moins d'enfants se rendent à l'école à pied à cause des préoccupations que suscite la circulation routière pour leur sécurité. En dépit de ces conséquences, il est manifeste que les Canadiens tiennent beaucoup à leur mobilité et qu'ils ont tendance à compter sur leurs véhicules privés pour leurs déplacements. Dans la campagne visant à réduire la pollution atmosphérique et les encombrements, le besoin de gérer la demande de transport revêt de plus en plus d'importance.

Les solutions de rechange aux véhicules à un seul occupant, comme les transports en commun, le covoiturage et les transports actifs, sont certes des solutions importantes, mais elles nécessitent des changements d'attitude et de mode de vie. Cela souligne également la nécessité d'aménager d'excellents réseaux de transport en commun et des infrastructures pour les transports actifs. D'autres options, comme les économies de carburant et les véhicules à technologie de pointe, sont importantes pour promouvoir la durabilité des transports urbains. Les Canadiens s'intéressent de plus en plus à ces options afin de réduire leur empreinte personnelle sur l'environnement et d'économiser de l'argent à la pompe.

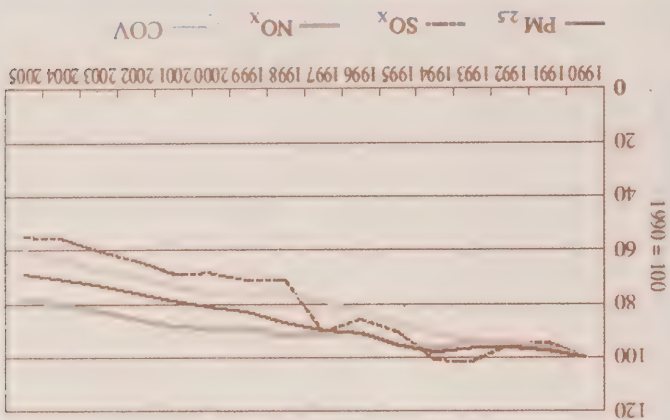




forçant l'aménagement de rues et de boulevards qui délimitent les quartiers résidentiels, les centres commerciaux et les quartiers professionnels. Ce morcellement ne fait qu'accroître les pressions temporelles et contribue à un moindre sentiment de cohésion communautaire et à un plus grand isolement familial.

Dans un grand nombre des centres les plus densément peuplés du Canada, le smog est un grave problème de santé. Les deux principaux ingrédients du smog qui ont des conséquences sur la santé sont les particules fines aéroportées et l'ozone des basses couches de l'atmosphère, qui se compose avant tout d'oxydes d'azote ( $\text{NO}_x$ ) et de composés organiques volatils (COV). Entre 2001 et 2003, un Canadien sur deux vivait dans une collectivité dont le niveau d'ozone dépassait la norme pan-canadienne pour l'ozone. En 2002, le secteur des transports a été responsable de près de 53 % de toutes les émissions de  $\text{NO}_x$ , de 59 % des émissions de monoxyde de carbone, de 24 % des émissions de COV, de 3 % des émissions d'oxydes de soufre et de 5 % des émissions de particules fines ( $\text{PM}_{2.5}$ ) – qui sont les principaux ingrédients du smog des villes. En revanche, depuis 1990, on constate une baisse de toutes ces émissions (voir figure 4.3), essentiellement attribuable aux réformes de la réglementation adoptées par le gouvernement fédéral afin d'atténuer les incidences du smog sur la santé et les impacts des pluies acides.

**Figure 4.3 :** Émissions de polluants atmosphériques attribuables au secteur des transports, 1990-2005



Source : Environnement Canada : Inventaire des principaux contaminants atmosphériques, 2002, estimations préliminaires.

La sûreté et la sécurité du transport sont une exigence essentielle pour la santé de la population, une qualité de vie élevée et une économie prospère. Le défi du Ministère est de trouver des moyens novateurs et rentables de cerner et d'atténuer les risques pour la sûreté et la sécurité dans le réseau de transport sans porter préjudice à l'environnement, ni entraver la croissance économique.

La majeure partie des émissions atmosphériques attribuables au secteur des transports découlent d'activités qui se déroulent dans les centres urbains. La piètre qualité de l'air est un dilemme croissant car elle s'accompagne de nombreuses conséquences sociales, économiques et environnementales. Le smog urbain est l'une des formes les plus visibles de pollution, et cela préoccupe beaucoup les Canadiens. Les encombrements sont l'une des causes de la pollution atmosphérique et du smog et ils constituent un défi majeur dans certains centres urbains. Les encombrements témoignent du dynamisme de la société et de l'économie, mais ils ont également des effets indésirables. Parmi les coûts économiques, il faut citer le temps et la productivité perdus, les salaires perdus et l'augmentation des coûts de carburant. Au nombre des coûts environnementaux, mentionnons l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants atmosphériques. Parmi les coûts sociaux, il faut mentionner le stress et les accidents. Les signes extérieurs sont perceptibles dans le ralentissement de la circulation et les embouteillages de nos routes et artères urbaines. Une récente étude, commandée par Transports Canada, estime que le coût annuel des encombrements dans les neuf plus grandes villes du Canada atteint 3,7 milliards \$. Les zones de peuplement à faible densité, qui sont tributaires du réseau routier, sont un facteur important dans le développement des villes canadiennes. Même s'il y a des avantages à vivre dans un milieu vert, ouvert et moins peuplé, les complexes résidentiels à faible densité de population empêchent les citadins de se livrer aux transports actifs (p. ex., de marcher ou faire de la bicyclette pour se rendre au travail ou se prévaloir des principaux services), contribue à la congestion en plus de morceler la collectivité en



du Canada a créé l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), qui est devenue responsable de la fourniture des principaux services de sûreté de l'aviation. En 2004, le gouvernement a publié sa première déclaration de principe sur la politique de sécurité nationale qui fait état d'un système de sûreté intégrée et d'une démarche coordonnée pour parer aux menaces qui planent sur la sûreté et y réagir. À l'issue des attaques terroristes perpétrées à Madrid en 2004 et à Londres en juillet 2005, le Ministère a décidé d'élargir un réseau d'échange d'informations sur le transport ferroviaire afin d'y englober les principales commissions de transport en commun. De plus, dans le cadre d'un accord de contribution de deux ans, il fournit des fonds pour améliorer la sûreté dans les installations de transport ferroviaire voyageurs, de transport en commun et de traversiers à volume important qui sont exposées aux risques les plus élevés.

Transports Canada étudie également les besoins à long terme de sûreté des services ferroviaires voyageurs et des transports en commun avec le concours de Sécurité publique et Protection civile Canada et avec la collaboration des nombreux partenaires de ce secteur. De plus, en vue d'adopter une approche plus globale en matière de sûreté, le Ministère élabore un cadre stratégique à long terme pour assurer la sûreté du transport multimodal au sein du réseau de transport canadien.

Outre les préoccupations suscitées par la sûreté, l'épidémie de syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) au début de 2003 a sensibilisé le monde entier à la sécurité sanitaire telle qu'elle se rapporte aux voyages en avion internationaux et à la lutte contre les pandémies.

## Thèmes clés pour 2007-2009

La Commissaire à l'Environnement et au Développement durable a recommandé aux ministères d'utiliser les instruments de développement durable de manière stratégique pour cristalliser et concentrer les efforts sur les secteurs stratégiques et sur un nombre réduit d'engagements, là où l'action des ministères peut vraiment compter. C'est pour cette raison que les buts de l'élaboration de cette SDD sont de rationaliser les processus et de se concentrer

## Transport urbain

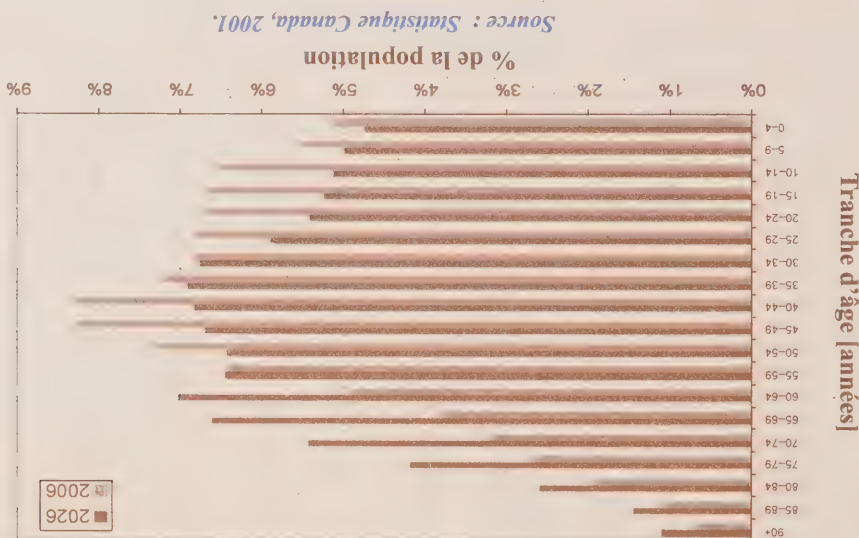


sur un nombre restreint de problèmes auxquels le Ministère peut apporter une précieuse contribution ou qui présentent d'intéressantes perspectives. Le Ministère a retenu trois thèmes au cœur de la durabilité des transports sur lesquels il entend cristalliser ses efforts : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime. Ces thèmes ont été au cœur de la préparation de documents de travail et d'ateliers d'experts, qui ont tenu lieu des consultations du Ministère sur la SDD (voir l'annexe A). La section qui suit décrit ces trois thèmes et les engagements pris par Transports Canada pour relever les défis qu'ils présentent. Même si ces thèmes sont au cœur de cette quatrième SDD, il existe un certain nombre d'autres problèmes importants de développement durable qui sont abordés et soulignés vers la fin de cette section.

La durabilité du transport urbain est une priorité essentielle car, à l'heure actuelle, plus de 80 % des Canadiens vivent dans des zones urbaines, l'autre 20 % étant généralement dépendant des villes. Compte tenu de cette forte concentration dans les zones urbaines, un réseau de transport efficace, sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement demeure un élément essentiel des collectivités durables. Même si le rythme rapide d'étalement des villes s'est solde par des débouchés considérables sur le plan de l'économie et du développement grâce à une augmentation de l'emploi, des quartiers et des ouvrages physiques, les répercussions demeurent appréciables.



Figure 4.2 : La population du Canada par tranche d'âge



## Activités de transport

En raison de la taille du Canada et de sa dépendance à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports revêtent une grande importance pour tous les Canadiens. Les transports — terrestre, maritime et aérien — relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports acheminent les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination, ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, ce qui représente d'importants investissements dans l'infrastructure, les véhicules et les réseaux de distribution de carburant.

Bon nombre des impacts sociaux des transports sont positifs (comme la mobilité et les contacts humains), même s'il existe des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévus de l'exploitation du réseau de transport.

Les transports ont toutes sortes de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'utilisation des terres, sans oublier les impacts sur la faune. Certaines activités de transport qui contribuent à ces impacts sont les suivantes : la construction

d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la fourniture d'énergie et de carburants.

## La sécurité et la sûreté des transports

Les citoyens des pays développés en étaient venus à tenir pour acquis les avantages offerts par les réseaux de transport. Toutefois, le terrorisme a affaibli ce sentiment de confort. Bon nombre des grandes attaques terroristes des 30 dernières années sont liées au transport. Les attaques récentes ont rappelé aux citoyens le rôle des transports dans leur existence et suscité une hausse de leurs attentes en termes d'interventions coordonnées, intégrées et stratégiques des pouvoirs publics, de manière à assurer la sûreté et l'efficacité des systèmes de transports et des passages frontaliers. Depuis le 11 septembre 2001, la priorité absolue des pouvoirs publics est de relever la sûreté du réseau de transport, sans perdre de vue les objectifs traditionnels de sécurité. Dans le cas du Canada, le besoin de sûreté s'est accentué en raison de sa proximité des États-Unis, de sa dépendance à l'égard du commerce avec les États-Unis et du désir d'un réseau de transport intégré et sans entraves des deux côtés de la frontière.

L'un des rôles fondamentaux du gouvernement fédéral consiste à assurer la sûreté et la sécurité des citoyens canadiens. En mars 2002, le gouvernement



## Evolution démographique

La population du Canada vieillit (figure 4.2), ce qui affectera la demande de transport. En particulier, le départ à la retraite de la génération du baby-boom a toutes les chances de se solder par des besoins différents en matière de déplacement (agréement vs navettage), le choix du mode et les exigences en matière d'accès physique. En

aux transports par les Canadiens.

14,8 % des dépenses personnelles consacrées En moyenne, les transports représentent 107,1 milliards \$ aux transports personnels.

• En 2004, les Canadiens ont consacré

15,7 milliards \$ aux routes et 2,7 milliards \$ aux services de transport en commun. Les gouvernements fédéral et provinciaux ont consacré 2,4 milliards \$ au transport aérien, maritime et ferroviaire.

• Les investissements dans les transports ont représenté 2,8 % du PIB du Canada en 2005.

• Le réseau de transport canadien transporte pour plus de 1 billion \$ de marchandises chaque année.

## Importance des transports pour l'activité économique

Source : Adaptation d'Industrie Canada, 2005.

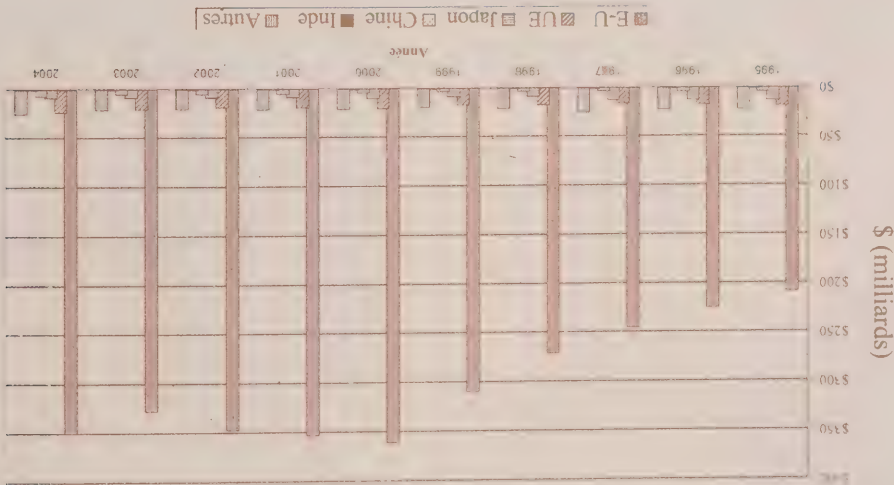


Figure 4.1 : Destination des exportations canadiennes

même temps, dans les années 1990, un nombre croissant d'immigrants sont arrivés au Canada, et cette tendance persiste aujourd'hui. Les nouveaux immigrants contribuent pour beaucoup à la croissance des villes, et cette préférence est un autre élément qui contribue à l'urbanisation croissante du Canada et aux difficultés connexes que cela pose pour les transports urbains.

- En 2005, plus de 860 000 personnes occupaient des emplois dans le secteur des transports ou exerçaient des fonctions connexes, ce qui représente un peu plus de 5 % de la population active canadienne.
- En 2005, plus de 860 000 personnes occupaient des emplois dans le secteur des transports ou exerçaient des fonctions connexes, ce qui représente un peu plus de 5 % de la population active canadienne.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont affiché une hausse en 2005. Les dépenses du transport aérien ont progressé de 13,5 %. Les déplacements intérieurs interprovinciaux et intraprovinciaux ont augmenté en 2005.
- En 2005, plus de 860 000 personnes occupaient des emplois dans le secteur des transports ou exerçaient des fonctions connexes, ce qui représente un peu plus de 5 % de la population active canadienne.
- Les dépenses touristiques, notamment les dépenses consacrées aux transports, ont affiché une hausse en 2005. Les dépenses du transport aérien ont progressé de 13,5 %. Les déplacements intérieurs interprovinciaux et intraprovinciaux ont augmenté en 2005.
- En 2005, les prix des transports ont augmenté de 4,1 %, tandis que les prix de l'essence augmentaient de 12,8 %.



# Partie 4 :

## LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS ET LES THÈMES POUR 2007-2009

Les transports ont pour toile de fond un en-  
semble complexe d'interactions et de conditions  
humaines et matérielles. Les caractéristiques et  
les tendances générales de l'environnement, de  
l'économie et de la société ont des conséquences  
sur la nature et sur l'ampleur des activités de  
transport, sur les incidences de ces activités et sur  
la façon dont nous y réagissons. La nature et le  
volume des échanges commerciaux déterminent  
la demande de transport des marchandises. De  
même, la taille de la population, ses habitudes,  
ses revenus et ses modes d'utilisation des terres  
influencent sur le transport des passagers de manière  
directe ou indirecte.

### Le commerce et la mondialisation

Le Canada est un pays commerçant à l'ère de la  
mondialisation. Son économie est de plus en plus  
intégrée avec celle de ses principaux partenaires  
commerciaux et la tendance à long terme montre  
une augmentation du commerce à la fois des  
marchandises et des services. Nous sommes donc

tributaires du transport sûr, sécuritaire et efficace  
des passagers et des marchandises à l'appui  
de notre économie. La mondialisation crée de  
nouvelles perspectives pour les usagers et les  
fournisseurs de services de transport. Elle souligne  
également le besoin d'une définition élargie de  
la conjoncture commerciale compétitive, d'une  
plus grande harmonisation des normes et d'une  
réglementation intelligente.

Même s'il y a eu en 2001 un ralentissement de  
l'activité économique mondiale et une réduction  
des échanges commerciaux, 2004 a vu la plus forte  
croissance depuis plus de dix ans, et la tendance  
à long terme indique des échanges encore plus  
nombreux sur le plan des marchandises et des  
services. Le commerce international du Canada  
est dominé par son commerce avec les États-Unis  
(figure 4.1). Toutefois, entre 2002 et 2004, la plus  
forte croissance en pourcentage des exportations  
canadiennes intéressait les échanges avec la Chine  
(27,5 %), l'Union européenne (13,0 %) et l'Inde  
(12,5 %). Les exportations aux États-Unis ont aug-  
menté au rythme d'environ 0,6 % au cours de la  
même période, mais, du fait de la simple ampleur  
du commerce entre le Canada et les États-Unis, un  
faible pourcentage de croissance reflète néanmoins  
un montant d'argent appréciable.



et les régions éloignées. Étant donné le rythme du commerce mondial qui s'accélère sans cesse, les liens profonds entre les transports, le développement du pays et la prospérité qui ont éclairé les décisions en matière de transports des générations précédentes de dirigeants canadiens retrouvent leur importance.

- Un réseau de transport respectueux de l'environnement qui contribue aux objectifs du Canada en matière de développement durable

Quoique le transport offre nombre d'avantages économiques et sociaux, la circulation des personnes et des biens peut avoir une incidence environnementale importante susceptible de provoquer à son tour des répercussions sociales et économiques. Une prise de décision efficace pour le transport durable exige que l'on tienne compte de l'environnement tout autant que des facteurs économiques et sociaux. Les incidences environnementales du transport comprennent la pollution de l'air et de l'eau, la pollution par le bruit, les émissions de gaz à effet de serre et la perte de terres agricoles et d'habitats fauniques. Ces pressions sont causées par diverses activités de transport, dont la construction d'infrastructures; l'exploitation des aéroports et des ports; l'exploitation et l'entretien du réseau routier; la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules et enfin, la consommation d'énergie.



# Partie 3 :

## LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA

Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et améliorer la qualité de vie de tous les Canadiens, les politiques des transports doivent fournir un cadre qui aborde les trois éléments du transport durable (social, économique et environnemental). Ce cadre doit également offrir aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être concurrentiels et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ces éléments. Le défi stratégique fondamental consiste à concilier ces trois éléments.

### Notre vision

La vision d'un réseau de transport durable – qui intègre et concilie judicieusement les objectifs sociaux, économiques et environnementaux – est orientée par les principes suivants :

- des niveaux de sécurité et de sûreté les plus élevés possible pour protéger la vie et les biens – grâce à l'établissement de normes et de règlements axés sur le rendement selon les besoins;
- l'efficacité dans le transport des passagers et des marchandises pour favoriser la prospérité économique et une qualité de vie durable – grâce à la concurrence et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public;
- le respect de l'héritage environnemental pour les générations futures de Canadiens – grâce aux processus d'évaluation et de planification environnementales des décisions en matière de transport et à une utilisation ciblée de la réglementation et du financement public.

### Résultats stratégiques

- Compte tenu de sa vision, Transports Canada a pris l'engagement de parvenir à des résultats pour les Canadiens et les Canadiennes dans trois secteurs clés qui sont décrits dans le *Rapport sur les plans et les priorités* du Ministère.
- Un réseau de transport sûr et sécuritaire qui contribue aux objectifs du Canada en matière de développement social et de sûreté

Transports Canada favorise la sécurité et la sûreté du réseau de transport du Canada qui se compose des modes de transport aérien, maritime, ferroviaire et routier. Un réseau de transport sûr et sécuritaire protège les gens contre les actes de terrorisme, les accidents et l'exposition aux marchandises dangereuses, permet la circulation efficace des personnes et des marchandises et protège l'environnement contre la pollution. C'est un élément essentiel de la santé de la population, d'une qualité de vie élevée et d'une économie prospère.

- Un réseau de transport efficace qui contribue aux objectifs du Canada en matière de croissance économique et de commerce

Il est primordial d'avoir un réseau de transport efficace pour la croissance économique et le développement social du Canada. Un tel réseau contribue directement à la compétitivité internationale et à la productivité du Canada, ainsi qu'à la qualité de vie générale dans les zones urbaines, rurales





Compte tenu de la nature des problèmes que pose la durabilité des transports, du partage des compétences et de l'éventail des intervenants des secteurs public et privé du secteur des transports, il est essentiel de collaborer pour tracer le meilleur chemin qui soit pour le Canada.



entités locales. En raison de ces changements fondamentaux, le rôle de Transports Canada est passé de celui d'exploitant à celui de propriétaire et de surveillant.

## Des compétences partagées

La création d'un réseau de transport véritablement durable est remplie de défis. Au Canada, trois ordres de gouvernement se partagent la responsabilité des transports. En général, le gouvernement fédéral est responsable des transports nationaux, interprovinciaux et internationaux, alors que les gouvernements provinciaux et territoriaux assument la responsabilité des transports intraprovinciaux et que les municipalités assument la responsabilité du transport urbain, des routes locales et des décisions relatives à la planification locale. Les ministres des Transports fédéral et provinciaux coordonnent les activités par l'entremise du Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière.

Le *gouvernement fédéral* est responsable de la majorité des politiques, des programmes et des objectifs de transport afin d'assurer la sécurité, la sûreté, l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport national. La responsabilité première dans le domaine des transports incombe à Transports Canada. Toutefois, il y a d'autres ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement fédéral qui jouent des rôles essentiels dans les questions liées aux transports. Le Bureau de la sécurité des transports et les autres ordres de gouvernement jouent aussi un rôle important dans le maintien de la sécurité et la sûreté du réseau à l'échelle nationale.

Le gouvernement fédéral est également responsable dans une large mesure des questions internationales de transport, des normes régissant les véhicules neufs (notamment des normes nationales sur les émissions des véhicules routiers, tout-terrains et hors-route neufs ainsi que des normes nationales sur la qualité du carburant), du transport aérien et de la quasi-totalité du transport maritime. Il collabore avec des gouvernements, des organismes et des organisations de l'étranger à plusieurs grandes initiatives internationales de sécurité et de sûreté. Il est également responsable

La plupart des *provinces et des territoires* font intervenir leurs ministères des Transports, des Travaux publics, du Développement économique et de l'Environnement dans les décisions qui ont un rapport avec les transports. La construction et l'entretien des principales routes, l'immatriculation et l'inspection des véhicules et le respect du code de la route, notamment des limites de vitesse, relèvent des compétences des provinces et des territoires. La responsabilité du transport local des marchandises et des passagers dans les zones urbaines incorporées a, dans bien des cas, été déléguée aux administrations municipales. Elles peuvent ainsi fournir des services mieux adaptés aux besoins locaux.

Les *administrations locales*, les *municipalités* et les *organes directeurs régionaux* sont responsables des décisions de planification locale dans les limites de la législation provinciale, comme les transports municipaux, l'élaboration des plans de transport, les plans d'utilisation des terres, les transports en commun, les frais de stationnement et l'aménagement de pistes cyclables. Ces ordres de gouvernement assument également certaines responsabilités locales d'application de la loi, notamment en ce qui concerne les infractions au stationnement et à la circulation locale. Les responsabilités des municipalités varient selon la portée réelle et potentielle des mesures qu'elles prennent au sujet du transport durable, en partie parce que le niveau de délégation par les gouvernements provinciaux varie et à cause de leur taille. Les plus grandes municipalités ont en général une plus grande marge d'action que les plus petites, car il leur est généralement plus facile d'exploiter des réseaux de transport public efficaces. Les gouvernements locaux sont chargés de l'aménagement du territoire, ce qui a son tour influe sur les modes de transport nécessaires pour desservir l'aménagement qui en résulte.

la Loi sur la sûreté du transport maritime, la Loi sur l'aéronautique et la Loi sur la sécurité ferroviaire.

Transports Canada est également habilité à réglementer certains paramètres environnementaux. C'est ainsi que le Ministère réglemente la pollution de l'eau par les navires, grâce à la Loi sur la marine marchande du Canada et à la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arc-tiques. Transports Canada est par ailleurs investi de pouvoirs législatifs, en vertu de la Loi sur la sécurité ferroviaire, pour réglementer les émissions imputables à l'exploitation des chemins de fer canadiens.

Le 29 mars 2004, la responsabilité du Programme de protection des eaux navigables a été cédée par Pêches et Océans Canada à Transports Canada. Certaines autorisations en vertu de la Loi sur la protection des eaux navigables déclenchent le besoin de procéder à une évaluation environnementale en vertu de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale. Transports Canada est également chargé de s'assurer que ces évaluations environnementales sont effectuées et de les approuver.

Transports Canada administre par ailleurs la Loi sur le transport des marchandises dangereuses et exploite CANUTEC, le centre canadien d'urgence transport, ouvert 24 heures sur 24 pour protéger les Canadiens et l'environnement contre les déversements accidentels de substances dangereuses.

Le Ministère s'occupe des questions d'environnement avec d'autres ministères fédéraux, comme Ressources naturelles Canada en ce qui concerne la consommation de carburant des véhicules routiers, et avec Environnement Canada en ce qui concerne la réglementation des émissions atmosphériques des véhicules routiers. Transports Canada est aussi responsable de certains éléments internationaux des transports, comme le transport aérien et maritime, et doit établir les normes de sécurité des véhicules neufs. Le Ministère surveille les éléments nationaux et interprovinciaux du transport par autocar et par

camion, ainsi que les services ferroviaires voyageurs par le biais de VIA Rail, qui est une société d'Etat fédérale, et il contribue à assurer la surveillance et l'analyse des données économiques qui permettent d'évaluer la compétitivité et la rentabilité des services de transport. Transports Canada mène également des recherches pour améliorer les transports, en se concentrant sur les domaines qui contribuent à faire progresser la sécurité, la sûreté, l'accessibilité et la protection de l'environnement. Le gouvernement fédéral joue un rôle clé dans la création d'un climat propice aux investissements dans les infrastructures de transport qui servent l'intérêt national et amélioreraient la qualité de vie de nos collectivités.



Ces dernières années, le Ministère s'est efforcé de rendre le réseau de transport du Canada plus compétitif et rentable, en atténuant l'intervention de l'Etat et en harmonisant les règlements avec ceux d'autres gouvernements concernés. Pour que les usagers aient leur mot à dire dans la gestion des divers éléments du réseau de transport, Transports Canada a cédé un grand nombre de ses ports et de ses aéroports à des



# Partie 2 :

## LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA

### Une longue histoire

Transports Canada a été créé en 1936 par la fusion du ministère de la Marine, du ministère des Chemins de fer et Canaux et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale.

### Engagement à offrir le meilleur réseau de transport qui soit

Le Ministère a considérablement évolué au fil des ans sur le plan de l'organisation et des responsabilités. Son objectif global est de fournir aux Canadiens le meilleur réseau de transport qui soit. Pour cela, il faut avoir un réseau de transport durable, dont les caractéristiques sont la sécurité et la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement.

### Au service des Canadiens d'un océan à l'autre

Le Ministère compte environ 4 700 employés. Son administration centrale est à Ottawa, et il compte cinq bureaux régionaux disséminés à travers les pays : Atlantique (Moncton), Québec (Montréal), Ontario (Toronto), Prairies et Nord (Winnipeg) et Pacifique (Vancouver). Les bureaux régionaux garantissent que les politiques, les programmes, les lois et les activités de transport du gouvernement fédéral répondent aux besoins propres à chaque région. Ces bureaux fournissent par ailleurs d'importants services de Transports Canada à tous les Canadiens.

### Relever le défi du changement

Depuis qu'il a été créé en 1936, Transports Canada a considérablement évolué afin de répondre aux besoins changeants des Canadiens. De façon générale, le Ministère a délaissé son rôle d'exploitant du réseau de transport, au profit de celui d'organisme de réglementation et de décisionnaire.

En 2006, un nouveau portefeuille ministériel a été créé qui regroupe Transports Canada et Infrastructure Canada au sein du ministère des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Même si les deux entités demeurent largement séparées sur le plan organisationnel, le nouveau portefeuille permet une démarche élargie et mieux coordonnée pour l'utilisation des instruments de politique du gouvernement.

La sécurité demeure la préoccupation permanente de Transports Canada; toutefois, la sûreté de nos réseaux de transport est un nouveau sujet de préoccupation qui prend de plus en plus d'importance dans le contexte actuel. Transports Canada réglemente et inspecte les véhicules, les installations, les infrastructures et les pratiques administratives du transport aérien, ferroviaire et maritime pour assurer le transport en toute sécurité des personnes ainsi que des biens et des services. Transports Canada est aussi responsable de la sûreté du réseau de transport canadien et, de ce fait, il joue un rôle de chef de file en matière de sûreté des voyageurs. Le Ministère assume bon nombre de responsabilités en matière de réglementation dont il s'acquitte conformément aux dispositions de lois comme

## La quatrième stratégie

La stratégie s'articule en sept (7) parties et comprend quatre (4) annexes.

La partie 2 de cette stratégie explique le rôle de Transports Canada et les responsabilités des diverses administrations. La partie 3 précise ensuite la vision qu'a le Ministère d'un réseau de transport durable ainsi que les résultats stratégiques auxquels le Ministère s'est engagé dans le *Rapport sur les plans et priorités*. La partie 4 expose les enjeux essentiels du transport et les thèmes qui ont été retenus pour 2007-2009 et qui sont le transport urbain, le transport commercial des marchandises, et le transport maritime. Cette partie précise aussi ce que le Ministère entend faire à propos des enjeux cernés relativement aux trois thèmes. La partie 5 décrit comment Transports Canada mesurera son rendement et inclut la chaîne de résultats de SDD du Ministère. La partie 6 du présent document couvre le plan d'action de la SDD de Transports Canada, qui précise les défis, engagements, cibles et mesures du rendement pour la période 2007-2009. La partie 7 couvre le plan de gestion de la SDD du Ministère et comprend des cibles précises en vue d'améliorer la mise en œuvre.

La stratégie comprend aussi quatre (4) annexes. L'annexe A inclut les résultats des consultations auprès des intervenants. L'annexe B énonce le Cadre du système de gestion de l'environnement, qui constitue, de façon plus large, l'engagement 7.1. L'annexe C donne les résultats de l'examen de la gestion de la SDD. L'annexe D couvre les principes du développement durable de Transports Canada adoptés dans le cadre de la seconde SDD (2001-2003). Enfin, un glossaire définissant plusieurs des termes utilisés dans la stratégie complète le document.

À l'instar des stratégies précédentes, la *Stratégie de développement durable 2007-2009* s'articule autour de sept défis stratégiques auxquels est confronté le secteur des transports. Pour chaque défi, le Ministère a établi des engagements précis assortis de cibles et de mesures du rendement. Tout en conservant les sept défis stratégiques pour la *Stratégie de développement durable 2007-2009*, nous avons retenu trois thèmes au cœur de la durabilité des transports pour cibler davantage les efforts du Ministère : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime. Ces thèmes revêtent de l'importance pour la durabilité globale du réseau de transport. Ce sont également des dossiers auxquels le Ministère peut apporter une précieuse contribution et qui offrent d'intéressantes perspectives.

La durabilité du réseau de transport canadien nécessite un engagement à long terme et la coordination des efforts de tous les ordres de gouvernement, de l'industrie et, surtout, des Canadiens. Ce n'est pas un objectif qui peut être atteint du jour au lendemain et Transports Canada ne peut pas agir seul.

Cette stratégie a beau représenter une étape importante, Transports Canada sait pertinemment que la durabilité des transports est un objectif à long terme dont l'atteinte exigera de nouvelles stratégies à mesure que des technologies nouvelles et des débouchés économiques se présentent. Les principes et démarches exposés dans ce document sont des bases que le Ministère s'efforcera constamment d'améliorer.

# Partie 1 :

## INTRODUCTION

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour conserver et accroître notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Pour améliorer notre qualité de vie, nous devons également veiller à ce que notre réseau soit sûr, sécuritaire et respectueux de l'environnement.

En termes pratiques, cela veut dire que les Canadiens comptent de plus en plus sur leur réseau de transport pour qu'il joue le rôle vital qui lui est attribué de manière à ne pas nuire à la santé humaine ou à l'environnement. Le développement durable est une notion qui cherche à favoriser l'équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux des transports.

Dans son rapport de 1987, *Notre avenir à tous*, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement a défini en ces termes le développement durable : « développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs ». Le gouvernement du Canada a adopté cette définition. En 1995, il a modifié la *Loi sur le vérificateur général* pour exiger des ministères du gouvernement qu'ils préparent des stratégies de développement durable qui devaient être déposées devant le Parlement avant la fin de 1997, et qu'ils les actualisent tous les trois ans par la suite.

## Dresser un plan d'action pour l'avenir

Transports Canada reconnaît que le développement durable est un objectif à long terme qui demande la collaboration de nombreux partenaires et des citoyens du Canada pour trouver des solutions efficaces. *La Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada mise sur les réalisations et les leçons tirées des stratégies de développement durable précédentes et elle dresse le plan d'action du Ministère pour les trois prochaines années.

C'est en février 2006 qu'a été créé le portefeuille des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, lequel englobe Transports Canada, Infrastructure Canada et 16 sociétés d'État. Le portefeuille est le point de convergence de certains des dossiers les plus importants qui intéressent le Canada de nos jours : la productivité de l'économie; la sécurité et la sûreté des transports; la durabilité de l'environnement; et la qualité de vie dans les villes et les collectivités. Il regroupe un éventail d'instruments, notamment des programmes, des lois, des cadres stratégiques et des réseaux d'intervenants, pour réaliser les priorités du gouvernement de manière cohérente et coordonnée. Bien que la stratégie demeure un document de Transports Canada, il y a d'importants recoupements entre les deux ministères lorsqu'il s'agit de promouvoir la durabilité des transports. Ce sont des domaines où nous continuerons de collaborer pour atteindre des objectifs communs.



L'annexe A contient les résultats des consultations et la liste complète des participants aux ateliers.

## Défis stratégiques pour Transports Canada

Transports Canada a articulé son plan d'action pour la Stratégie de développement durable (SDD) 2007-2009 autour de sept défis stratégiques, qui sont les mêmes que ceux de la stratégie 2004-2006 :

1. Encourager les Canadiens à choisir des modes de transport plus durables.
2. Renforcer l'innovation et le perfectionnement des compétences.
3. Accroître l'efficacité du réseau et optimiser les choix modaux.
4. Améliorer l'efficacité des véhicules, des carburants et des infrastructures de ravitaillement.
5. Améliorer le rendement des transporteurs et des exploitants.
6. Améliorer les décisions prises par les gouvernements et le secteur des transports.
7. Améliorer la gestion des opérations et des terres de Transports Canada.

Les consultations qui ont eu lieu dans le cadre de cette stratégie se sont déroulées sous forme d'une série de trois ateliers, chacun étant consacré à l'un des trois thèmes. Le but de ces ateliers était d'aider Transports Canada à définir les défis et à déterminer les éventuels engagements pour la stratégie 2007-2009.

Dans le cadre de chaque atelier, une riche palette d'experts ont effectué des présentations sur un éventail de sujets. Ces présentations ont servi de base aux discussions sur les possibilités, idées, défis et engagements divers à envisager pour la stratégie 2007-2009. Les recommandations et les conseils formulés par les participants ont nettement contribué à façonner la *Stratégie de développement durable 2007-2009*.

## Travailler ensemble

matières résiduelles indésirables (émissions, déversements et fuites) et l'utilisation des terres, sans oublier les impacts sur la faune. Certaines activités de transport qui contribuent à ces impacts sont les suivantes : la construction d'infrastructures, l'exploitation et l'entretien du réseau routier, la production, l'utilisation, l'entretien et l'élimination des véhicules, et la fourniture d'énergie et de carburants.

La piètre qualité de l'air est un dilemme croissant car elle s'accompagne de nombreuses conséquences sociales, économiques et environnementales. Les encombrements sont l'une des causes de la pollution atmosphérique et du smog et constituent un défi majeur dans certains centres urbains.

Compte tenu de la nature des problèmes posés par le transport durable et des compétences partagées qui s'y rattachent, il faut établir de solides partenariats fructueux avec d'autres ministères fédéraux, d'autres ordres de gouvernement ainsi que des intervenants et des citoyens canadiens. Un certain nombre des engagements énoncés dans la partie 6 de ce document seront exécutés en partenariat.

De plus, pour cette quatrième série de stratégies de développement durable, le gouvernement fédéral a conçu un ensemble de six buts de développement durable qui ont un rapport avec l'eau propre, l'air pur, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, les collectivités durables, le développement durable et l'utilisation des ressources naturelles, et enfin la gestion du développement durable. Bon nombre des engagements figurant dans la *Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada appuient ces buts.

## Consultations

En prévision de la stratégie 2007-2009, Transports Canada a retenu les services d'experts et d'intervenants pour qu'ils orientent chacun des trois principaux thèmes : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime.



# Sommaire

## Le développement durable et Transports Canada

Les transports ont pour toile de fond un réseau complexe d'interactions et de conditions humaines et matérielles. La conjoncture environnementale, économique et sociale influe sur la nature et l'ampleur des activités de transport, les conséquences de ces activités et notre façon d'y réagir. La nature et le volume des échanges commerciaux déterminent la demande de transport des marchandises. De même, le volume de la population, ses habitudes, ses niveaux de revenu, le coût de l'énergie et ses méthodes d'utilisation des terres ont des répercussions sur les déplacements des voyageurs.

une excellente occasion de s'appuyer sur les bases solides mises en place par les stratégies préalables. En réponse aux recommandations formulées par la Commission sur l'environnement et le développement durable, l'un des objectifs de cette stratégie est de rationaliser le processus et de se concentrer sur un nombre restreint de problèmes où Transports Canada peut vraiment exercer une influence. Le Ministère a donc sélectionné trois thèmes au cœur du transport durable sur lesquels il concentrera ses efforts : le transport urbain; le transport commercial des marchandises; et le transport maritime.

### Le défi du transport durable

En raison de la taille du Canada et de sa dépendance à l'égard des échanges commerciaux internationaux, les transports revêtent beaucoup d'importance pour tous les Canadiens. Les transports — terrestre, maritime et aérien — relient les Canadiens les uns aux autres et le Canada au reste du monde. Les transports achèment les biens jusqu'aux marchés d'écoulement et les passagers jusqu'à leur destination, ils procurent des emplois et alimentent la croissance économique. Le Canada est doté d'un réseau de transport très développé, ce qui représente d'importants investissements dans l'infrastructure, les véhicules et les réseaux de distribution de carburant.

Bon nombre des impacts sociaux des transports sont positifs, comme la mobilité et les contacts humains, même s'il existe des problèmes sociaux qui se rattachent au manque d'accès, à la disponibilité et aux effets imprévus de l'exploitation du réseau de transport. Par exemple, des études sur la santé estiment que la pollution atmosphérique est responsable de plus de 5 000 décès prématurés au Canada chaque année ainsi que de nombreux problèmes de santé.

Les transports ont toutes sortes de conséquences sur l'environnement, notamment l'utilisation des ressources (matérielles et énergétiques), les

de l'environnement. Pour préserver et renforcer le réseau de transport du Canada et rehausser la qualité de vie de tous les Canadiens, les politiques des transports doivent offrir un cadre qui cible les trois éléments du transport durable (les paramètres sociaux, économiques et environnementaux). Elles doivent également donner aux transporteurs et aux fournisseurs d'infrastructures la possibilité de s'adapter, d'innover, d'être compétitifs et de servir les expéditeurs et les voyageurs d'une manière qui tienne compte de chacun de ces éléments. La difficulté stratégique fondamentale consiste à concilier ces trois éléments.

Transports Canada et d'autres ministères fédéraux ont présenté trois stratégies consécutives de développement durable au Parlement, soit en décembre 1997, en février 2001 et en février 2004. La quatrième stratégie fournit à Transports Canada





# Table des Matières :

MESSAGE DU MINISTRE .....	i
SOMMAIRE .....	v
PARTIE 1 : INTRODUCTION .....	1
PARTIE 2 : LE RÔLE DE TRANSPORTS CANADA .....	3
PARTIE 3 : LE DÉVELOPPEMENT DURABLE ET TRANSPORTS CANADA .....	7
PARTIE 4 : LES GRANDS ENJEUX DES TRANSPORTS ET LES THÈMES POUR 2007-2009 .....	9
PARTIE 5 : MESURE DU RENDEMENT .....	25
PARTIE 6 : PLAN D'ACTION DE TRANSPORTS CANADA .....	27
DÉFI 1 : ENCOURAGER LES CANADIENS À CHOISIR DES MODES DE TRANSPORT PLUS DURABLES .....	29
DÉFI 2 : RENFORCER L'INNOVATION ET LE PERFECTIONNEMENT DES COMPÉTENCES .....	32
DÉFI 3 : ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DU RÉSEAU ET OPTIMISER LES CHOIX MODAUX .....	34
DÉFI 4 : AMÉLIORER L'EFFICACITÉ DES VÉHICULES, DES CARBURANTS ET DES INFRASTRUCTURES DE RAVITAILLEMENT .....	38
DÉFI 5 : AMÉLIORER LE RENDEMENT DES TRANSPORTEURS ET DES EXPLOITANTS .....	41
DÉFI 6 : AMÉLIORER LES DÉCISIONS PRISES PAR LES GOUVERNEMENTS ET LE SECTEUR DES TRANSPORTS .....	45
DÉFI 7 : AMÉLIORER LA GESTION DES OPÉRATIONS ET DES TERRES DE TRANSPORTS CANADA .....	48
PARTIE 7 : PASSER À L'ACTION .....	51
ANNEXE A : CONSULTATIONS DES INTERVENANTS .....	53
ANNEXE B : CADRE DU SYSTÈME DE GESTION DE L'ENVIRONNEMENT DE TRANSPORTS CANADA .....	57
ANNEXE C : RÉSULTATS DE L'EXAMEN DES STRATÉGIES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE TRANSPORTS CANADA .....	59
ANNEXE D : PRINCIPES DE DÉVELOPPEMENT DURABLE POUR TRANSPORTS CANADA .....	63
GLOSSAIRE .....	65







# Message du Ministre



Le transport durable est un concept qui vise à promouvoir l'équilibre entre les aspects économiques, sociaux et environnementaux du transport. Afin de préserver et de renforcer le réseau de transport du Canada et d'améliorer la qualité de vie des Canadiens et des Canadiennes, les politiques de transport doivent offrir un cadre où ces trois éléments du transport durable sont pris en compte.

Les transports sont au cœur de la prospérité économique du Canada et de la qualité de vie dont jouissent les Canadiens. Pour conserver et accroître notre compétitivité, nous devons veiller à ce que notre réseau de transport soit efficace et réceptif aux nouveaux défis. Nous devons également veiller à ce qu'il tienne compte des principales priorités environnementales, telles que la pureté de l'air, la réduction des gaz à effet de serre, la salubrité des sols et de l'eau. Le gouvernement s'est engagé à améliorer la qualité de l'air et à obtenir des résultats concrets. Notre approche a une portée nationale. Le Programme de réglementation de la qualité de l'air récemment dévoilé permettra au gouvernement fédéral de mettre en œuvre des mesures pour réduire à la fois les émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre par le secteur des transports. Dans ce but, le gouvernement prendra des mesures immédiates pour parer aux émissions atmosphériques provenant des transports. Plus particulièrement, Transports Canada élaborera une nouvelle réglementation qui limitera les émissions des nouveaux véhicules automobiles et des chemins de fer, et s'assurera que les normes internationales d'émissions en matière de transport maritime et aérien sont respectées au pays. Cela, de concert avec les autres initiatives de ce document, nous rapprochera de l'atteinte de notre vision d'un transport durable au Canada.

Je suis donc heureux de vous présenter la *Stratégie de développement durable 2007-2009* de Transports Canada. Il s'agit de notre quatrième stratégie depuis 1997. La première stratégie a jété

une base solide pour l'intégration des facteurs environnementaux aux décisions, aux politiques et aux programmes du Ministère. Dans le cadre de la deuxième stratégie, qui tirait parti des acquis et des leçons tirées de la première stratégie, Transports Canada a adopté une série de principes de développement durable, à établi des objectifs prioritaires et s'est engagé à prendre des mesures précises. La troisième stratégie a précisé davantage le concept de durabilité et a permis d'établir sept défis qui ont été conservés dans la quatrième stratégie. Cette dernière a été mise au point selon une approche à long terme qui prévoit des engagements ciblés et axés sur les résultats dans des domaines où Transports Canada peut changer les choses. Nous avons bénéficié des consultations simplifiées portant sur des thèmes précis. Nous avons ciblé nos efforts sur les mesures que nous pouvons prendre afin de favoriser une durabilité accrue au sein des activités qui se déroulent dans nos régions urbaines, dans le cadre du transport des marchandises et dans le milieu marin. Cette nouvelle stratégie est un grand pas dans le cheminement vers un réseau de transport plus durable pour tous les Canadiens. Transports Canada reconnaît toutefois qu'il ne peut pas faire cavalier seul. Pour mettre cette stratégie au point, le Ministère a fait appel à l'expertise d'un groupe consultatif national, à d'autres ministères et à d'autres ordres de gouvernement, et a consulté des intervenants experts des quatre coins du pays. Un réseau de transport durable est une vision à long terme, et cette vision requiert la collaboration de tous les ordres de gouvernement et de tous les segments de la société canadienne. En travaillant ensemble, nous pouvons réaliser cette vision.

L'honorable Lawrence Cannon, C.P., député  
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et  
des Collectivités





Imprimé sur papier recyclé

(12/2006)

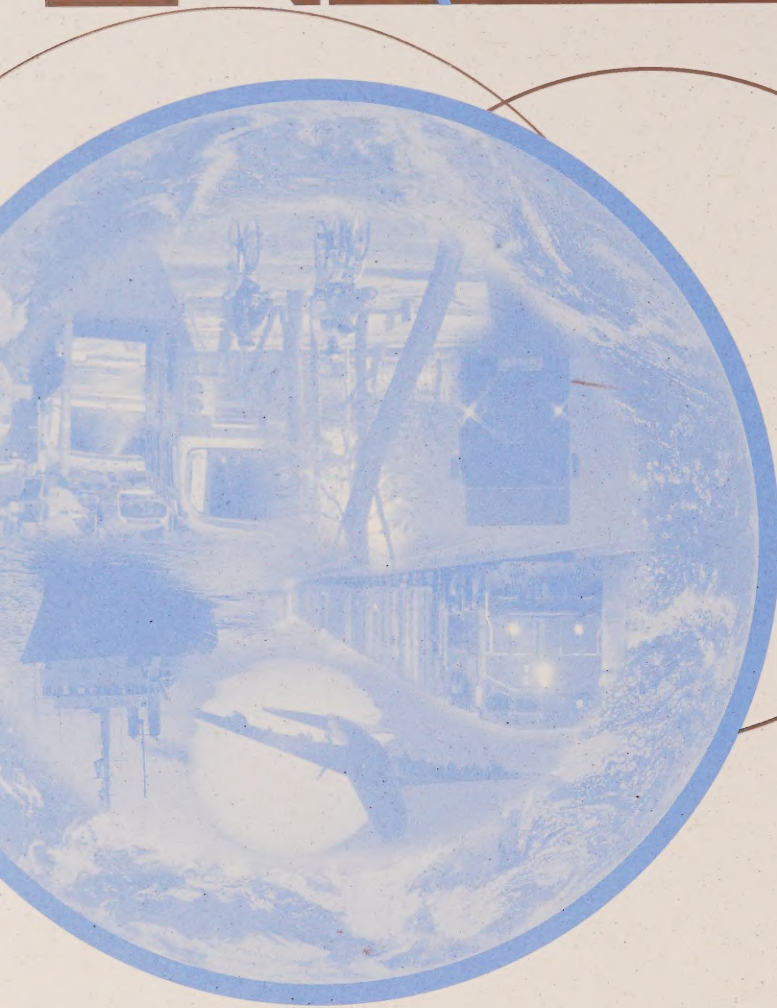
TP 13123

N° de catalogue T22-104/2007

ISBN : 0-662-49619-1

© Sa Majesté la Reine du Canada, représentée par le ministre des Transports,  
de l'Infrastructure et des Collectivités (2006).

Pour plus de renseignements, s'il-vous-plait visitez le site Web de Transports Canada au : [www.tc.gc.ca/SDD](http://www.tc.gc.ca/SDD)



# Stratégie de développement durable 2007-2009